REMARQUE.

—

Dans chaque page de ce mémoire tiré de mes notes, j'ai essayé de démontrer les avantages qui résulteraient du commerce direct entre l'Espagne et le Canada. Je me suis cependant borné spécialement aux deux ou trois principaux articles de commerce : le sucre, le vin et le tabac. Dans un mémoire subséquent, je m'occuperai d'autres produits espagnols, et de ceux que le Canada peut et devrait envoyer à l'Espagne et à ses provinces ultramarines, et je donnerai quelques renseignements qui, à mon avis, sont d'une assez grande importance en ce qui concerne ces pays.

National Library of Canada
Bibliothèque nationale du Canada

THE NATIONAL LIBRARY of CANADA ✦ LA BIBLIOTHÈQUE NATIONALE du CANADA ✦

Canada

14

14.

COMMERCE ENTRE L'ESPAGNE ET SES PROVINCES ULTRAMARINES ET LES PROVINCES CONFÉDÉRÉES DE LA PUISSANCE DU CANADA.

NOTES DU COMTE DE PREMIO-REAL,
CONSUL GÉNÉRAL D'ESPAGNE AU CANADA, ETC.

II.

AC921
P3
NO 0110
V.2
P***

Je forme ces rapports, selon que je réussis à trouver dans mon *scrap book* les notes d'où ils sont tirés, et que j'obtiens les autres renseignements convenables. Il y a des dites données en espagnol, d'autres en anglais et quelques-unes en français. Si je me sers de cette dernière langue, c'est parce qu'elle est comprise par un assez grand nombre des gens instruits des deux pays dans les intérêts desquels je les compile. Il s'y trouve des renseignements qui sont très-bien connus en Espagne, et d'autres qui le sont également au Canada; mais je les ai insérés, afin de donner *aux deux parties intéressées* une connaissance facile et complète de la question dont il s'agit. Quant à l'ordre (on pourrait presque dire le désordre) dans ces renseignements, j'y remédierai sans peine par une récapitulation claire et concise à la fin du dernier de ces mémoires.

Je dois ajouter que, vu que je parle purement d'affaires, j'ai adopté un langage plutôt technique, pour ainsi dire, que littéraire.

Après ces quelques remarques explicatives, j'aborde mon sujet.

En parcourant l'histoire du genre humain, on voit que de tout temps il y a eu des nations qui se sont livrées d'une manière toute spéciale au commerce. Les Phéniciens, les Carthaginois, les Vénitiens et les Hollandais sont les peuples les plus remarquables sous ce rapport parmi les anciens. Que dirai-je de l'Espagne, ce berceau du commerce, et des consulats, patrie ou séjour de quelques-uns des découvreurs de cet immense continent ! Plus tard, nous voyons l'Angleterre suivre l'exemple de ces pays et se rendre célèbre par son commerce. La différence entre celle-ci et les nations mentionnées plus haut, particulièrement les Vénitiens, a été que, tandis qu'elle agrandissait ses relations commerciales, une certaine aristocratie territoriale a sans cesse lutté contre les classes commerciales avec un succès plus ou moins sensible. On peut dire que chez elle, la terre et la mer se sont livré un combat l'une à l'autre, non pas physiquement parlant, comme en Hollande, mais moralement et politiquement. A peu d'exceptions près, notamment au temps de Cromwell, les intérêts du sol, ceux de l'aristocratie territoriale, ont dominé, jusqu'à l'époque où fut passé le Bill de la Réforme en 1832.

Depuis cette époque jusqu'à nos jours, les idées de commerce ont généralement prévalu en Angleterre.

Plusieurs idées énoncées sont disparues, grâce à l'influence du commerce en général, sur les influences purement territoriales, et il est possible en même temps que de nouvelles idées se soient répandues.

Le Canada semble aujourd'hui disposé à s'occuper des grandes questions du commerce international, et je suis fier que les premières négociations sérieuses en ce sens, qui ont reçu l'approbation de la Grande-Bretagne, auront lieu entre le Canada et l'Espagne. L'établissement solide de relations commerciales entre ces deux

nations, fera un époque remarquable dans l'histoire commerciale du Canada, et sera, j'aime à le croire, l'aurore d'un ère de prospérité pour ces deux pays que je chéris tant.

Autrefois, on regardait avec mépris ceux qui se livraient au commerce, et l'on avait tort. Cette erreur absurde est heureusement disparue—mais elle semble en avoir produit une autre, c'est de croire que le commerce n'a pas de bornes, et que l'on peut en poursuivre les opérations indéfiniment—c'est l'extrême opposé. Tout ce que les peuples et les gouvernements peuvent faire, c'est de protéger les honnêtes commerçants. On ne peut faire volontairement un mal quand il n'y pas même l'espoir solidement fondé de le convertir en bien véritable.

Aussi on ne devrait pas sacrifier une branche de commerce au bénéfice des autres, mais la même justice doit être également appliquée à toutes avec impartialité.

De même, on ne peut faire tort à un pays pour en favoriser un autre.

Quand on fixera certaines conditions aux arrangements qui devront se faire, on se rappelera naturellement, en tâchant d'éviter la contrebande, les manifestes frauduleux, etc., que malheureusement la malhonnêteté mercantile est presqu'un trait caractéristique de notre siècle.

Dans les temps anciens, la main-d'œuvre en Angleterre étant plus dispendieuse qu'en Flandre, les anglais exportaient la laine dans ce pays, où elle était convertie en drap, et on la payait avec certains articles de luxe que l'Angleterre alors ne pouvait produire. De ce genre de commerce, s'établit la coutume qui existe encore en Angleterre, en ce que le Lord chancelier préside la Chambre des Lords assis sur un ballot de laine. L'Angleterre, après avoir lutté et légiféré pen-

dant longtemps pour une cause semblable à celle que le gouvernement canadien entreprend aujourd'hui, est arrivée à la suprématie du commerce, en montrant ainsi que cette voie est une voie droite, même en politique, bien qu'elle entraîne une certaine dépense temporaire, que L'AGRANDISSEMENT DE LA NAVIGATION ET DU COMMERCE REMBOURSE PROMPTEMENT ET D'UNE MANIÈRE PERMANENTE.

" Protégez-vous, à tort ou à raison," est un vieux proverbe espagnol."

Ici, la protection que l'on demande n'est pas un tort, mais elle est commandée par la raison elle-même.

On dit encore en espagnol : " une once de sang vaut mieux qu'une livre d'amitié." Ces maximes nous indiquent clairement le libre-échange avec toutes les nations sous un seul drapeau ; LA PROTECTION CONTRE L'ÉTRANGER QUAND IL LE FAUT, ET LE LIBRE-ÉCHANGE QUAND CELA EST AVANTAGEUX.

En Angleterre, il y a quelques années, M. Carlyle exprimait fortement, quoiqu'avec peu de succès, les mêmes vues ; vues que vient d'adopter le Bureau de Commerce de la ville de Sheffield, qui, au contraire, s'était prononcé alors unanimement en faveur du libre-échange avec les étrangers, et s'était montré entièrement indifférent ou opposé aux colonies.

Que la Grande Bretagne elle-même, ce champion du libre-échange, revienne aujourd'hui à la protection, c'est ce que nous apprend un journal de Québec de la semaine dernière. Comme remède à la crise financière et à la dépression du commerce anglais, on prépare l'imposition de droits prohibitifs sur toutes les importations provenant des pays qui ont adopté la protection, et particulièrement des Etats-Unis. Cette idée devient de plus en plus populaire en Angleterre, et sera la pratique qu'elle suivra avant peu.

Et après tout, en adoptant cette nouvelle politique, elle ne fera que revenir, quoique par une voie détournée, à celle qu'elle avait suivie avec succès jusqu'à environ 40 ans. Car (on semble l'avoir oublié ou l'ignorer) aussitôt que l'Angleterre se fut relevée des désastres de la guerre civile qui avait sévi dans ce pays pendant le règne de Charles I, elle songea à mettre un frein aux progrès toujours croissants de ses heureux rivaux les hollandais, en promulguant les lois de Cromwell sur la navigation. On adhéra fortement à la politique de ces lois qui furent entièrement révoquées il n'y a pas encore quarante ans. Ces lois décrétaient que nul sujet anglais ne pouvait recevoir des produits étrangers, venant de l'Asie, de l'Afrique ou de l'Amérique, à moins que ces produits ne fussent importés dans un vaisseau anglais, et que le capitaine et les trois-quarts de l'équipage ne fussent sujets britanniques : Et malgré tout ce que le romantisme, comme je l'appelle, en matière de commerce et de navigation pourra penser de cette législation, il n'en est pas moins certain que cette politique empêcha le commerce de l'Angleterre d'être ruiné par les hollandais et autres peuples rivaux, et fit surgir cette admirable légion de marins, accoutumés à naviguer sur toutes les mers depuis le pôle nord jusqu'aux tropiques. (Voyez Lindsay's *history of merchant shipping and ancient commerce.*)

On nous a dit en Espagne, que le libre-échange avait été un grand bienfait pour l'Angleterre. Mais quelle a été l'histoire de cette question en ce qui regarde l'Angleterre elle-même ?

Il y a quarante ans, l'Angleterre était un pays protecteur. Elle avait créé d'immenses industries qu'elle possédait au moyen d'une politique, non pas seulement de protection, selon la signification que nous lui donnons, ni au moyen de droits élevés, mais au moyen de

lois pénales contre le transfert de l'habileté et des connaissances mécaniques du peuple anglais, aux nations étrangères, dans le but de leur en faire retirer un avantage. Après avoir créé ces grandes industries, l'Angleterre fit ce raisonnement-ci : "tout ce dont nous avons besoin maintenant pour réussir, ce sont des marchés étrangers pour disposer des marchandises que nous avons fabriquées ;" et dès lors, le peuple anglais prêcha le libre-échange, demandant instamment aux pays nouvellement établis ou peu avancés sous le rapport de l'industrie (l'Espagne étant comprise parmi ces derniers) de donner accès dans leurs ports aux produits de l Angleterre ; disant qu'il était prêt à ouvrir ses marchés à ce qui n'était pas le produit des manufactures des autres pays, puisque, de fait, ceux-ci n'en avaient que peu ou point du tout. Cet apostolat faux ou erroné devait évidemment tendre au même but qui avait été assigné auparavant à la protection ; c'est-à-dire, l'encouragement des industries de l'Angleterre, en leur trouvant un débouché sur les marchés étrangers.

Après avoir adopté ce prétendu libre-échange pendant 40 ans, quel en a été le résultat ?

Le libre-échange était devenu non seulement une doctrine, mais un dogme ; la simple discussion sur son mérite constituait une hérésie.

Quel a été le résultat jusqu'à ce jour ?

C'est qu'aujourd'hui, selon l'opinion d'un économiste éminent, M. Thomas White, il y a ce fait remarquable, que dans la Grande-Bretagne elle-même, parmi les plus profonds penseurs et les hommes d'état les plus remarquables, nous avons entendu des aveux, non pas en faveur de la *protection*, car ils ont horreur de ce mot, mais en faveur de ce qu'ils appellent un tarif de réciprocité, ce qui n'est autre chose qu'un nouveau nom donné aux *droits protecteurs*.

Le romantisme en matière de commerce maritime ou d'économie politique, ne tient aucun compte des circonstances particulières où se trouve un pays. Il décrète une loi de navigation ou de commerce, comme Procuste faisait d'un lit un instrument de torture : les personnes qui étaient trop courtes, il les y étendait de force, et celles qui étaient trop longues, il les rognait. Il en est de même des partisans dévoués de cette théorie ; elle est parfaite à leurs yeux, et si les nations qui l'adoptent n'en profitent pas, c'est leur propre faute.

Le peuple canadien désire beaucoup aujourd'hui agrandir son commerce avec les nations étrangères, surtout avec les Indes Occidentales ; et à propos de cette question, l'Association Manufacturière et Industrielle d'Ontario, et le Bureau de Commerce du Cap Breton (et même aussi à Québec s'est occupé de ce projet) ont soumis une série de résolutions demandant au gouvernement canadien d'accorder une subvention à une ligne de *steamers* qui ferait le service entre le Canada et les Indes Occidentales. Cette question se rattache en grande partie à une autre non moins importante : celle de créer les industries canadiennes ; puisque, sans l'une, l'autre est impossible. Il n'y a aucun doute que l'on puisse agrandir les relations commerciales du Canada avec les Indes Occidentales au moyen de l'assistance judicieuse des gouvernements des pays intéressés et du Canada même, accordée, non seulement quant au Canada, sous forme de sa partie de subvention à des compagnies de *steamers*, mais en établissant un tarif qui permettrait d'importer les matières brutes de ces îles, et de les manufacturer au Canada, et en leur donnant en échange la fleur, le poisson et le bois, et autres objets de commerce que j'indiquerai plus tard.

A ce sujet, une occasion favorable vient de s'offrir au Bureau de Commerce de la cité de Montréal, de représenter encore une fois au gouvernement de la

puissance, l'urgence de faire de nouveaux efforts pour augmenter le commerce du Canada avec les Indes Occidentales et avec le Brésil.

Le consul de ce pays, M. Wm. Darley Bentley, ayant eu des lettres de recommandation auprès de quelques marchands de Montréal, eut une entrevue avec les membres du Conseil, dans laquelle il leur donna plusieurs renseignements précieux sur l'étendue du commerce que fait le Brésil avec les Etats-Unis et le Canada; il insista en même temps sur l'importance d'établir une ligne de bateaux-à-vapeur pour le transport du fret et des malles entre le Brésil et le Canada, en annonçant que le gouvernement de l'empire du Brésil était prêt à accorder une allocation annuelle de £5,000, à une ligne semblable.

Le conseil du bureau de commerce a eu lieu de croire que cette entrevue a contribué à faire mettre cette importante question devant le gouvernement canadien, et que l'entrevue de M. Bentley avec les membres du cabinet, le porte à croire que l'on prendra bientôt les mesures nécessaires pour mener ce projet à bonne fin. Le premier ministre a assuré le conseil, que le gouvernement saisira avec joie toutes les occasions qui se présenteront d'augmenter le commerce du Canada avec l'Amérique du sud et les Indes Occidentales.

Les exportations de poisson d'Halifax aux Indes Occidentales furent un peu plus considérables l'année dernière, que les années précédentes; mais les prix de vente ne furent pas aussi élevés. Le montant des cargaisons exportées de Halifax, en 1878, à Porto-Rico, la Jamaïque, Demerara, les Barbades, les îles Françaises et Trinidad, s'est élevé à 293,307 quintaux de poisson sec et 84,747 barils de poisson salé.

Les importations de sucre et de mélasse, des Indes Occidentales à Halifax, ont été de 10,673 poinçons,

856 tierces et 1,078 barriques de mélasse, et de 2,758 boucauts et 414 barils de sucre, d'après une publication fiable où j'ai puisé cette information.

Une assemblée des importateurs d'Halifax a eu lieu le 8 de janvier dernier, et une vive discussion s'est engagée sur les grands obstacles qui s'opposent à l'établissement d'un commerce satisfaisant entre Halifax et St. Pierre, les Bermudes et les autres ports des Indes Occidentales, avec lesquels il y a déjà une communication régulière par une ligne de *steamers*. La plus grande de ces difficultés, est la différence des primes accordées par ces différentes localités. MM. B. A. Smith et P. A. Balcon furent nommés pour former un comité chargé de préparer un mémoire adressé au gouvernement canadien, pour exposer la question sous tous les points de vue, et l'on a lieu d'espérer que le gouvernement s'en occupera bientôt.

Tout ceci me ramène à cette question si souvent discutée : " Est-il à propos, dans l'intérêt public, d'accorder des primes aux vaisseaux marchands ? " Comme je l'ai déjà dit en quelques occasions, telle a toujours été et semble être encore la coutume suivie par le gouvernement français vis-à-vis des pêcheurs de l'île de Terreneuve ; tandis que la politique actuelle de l'Angleterre est entièrement opposée à cette coutume. Les uns prétendent que ces primes servent à stimuler le zèle des citoyens pour des entreprises qui sont avantageuses à leur pays, mais qui ne seraient pas commencées promptement pour les profits intrinsèques qu'elles pourraient donner ; mais on ne peut pas inclure le commerce parmi celles-ci. D'autres prétendent au contraire, que ces primes ont pour effet de rendre le peuple insouciant, et de l'accoutumer à regarder le gouvernement comme son trésorier, au lieu de le forcer de compter sur sa propre énergie.

Il n'est pas facile de dire de suite qu'il n'est pas à propos d'accorder des primes, pour la raison que ceux qui les reçoivent deviennent insouciants.

D'un autre côté, la presse canadienne nous dit que dans une grande partie des endroits de pêche qui se trouvent sur les bancs de Terreneuve, un système de primes ou de secours accordés par le gouvernement a produit des résultats qui sont loin d'être enviables. La localité dont je parle est le Labrador. Ses rivages sont peuplés par des blancs qui sont périodiquement réduits à la plus grande misère, et soutenus chaque fois par le gouvernement canadien. Un des plus grands bienfaiteurs de cette population étant un jour débarqué sur cette côte au milieu de l'été, avec une malle de voyage ordinaire, ne put pas trouver un seul homme pour transporter cette malle à une petite distance, même en offrant de l'argent en paiement.

Dans quelques parties de la province de Québec, le peuple s'est accoutumé à recevoir de l'assistance du gouvernement ; il compte sur cette assistance et l'appelle dans son langage, qui est français, " teter la Reine."

Il est d'ailleurs bien connu, selon ce que j'ai aussi déjà remarqué, que ce n'est pas la seule cause qui ait appauvri les gouvernements, sans que le peuple en ait retiré le moindre profit. La marine marchande est très portée à encourager la contrebande et à y contribuer. Les maîtres de vaisseaux tolèrent quelquefois des manifestes frauduleux, etc., etc., en privant ainsi les divers gouvernements d'un revenu légitime.

Si l'on eût mis un frein à cet abus, ainsi qu'à celle de *teter la Reine*, les gouvernements auraient certainement prévenu au moins une partie des crises commerciales qui se sont succédées, et, entre autres choses, les malheureux employés qui sont toujours les victimes,

n'auraient pas été exposés au décompte ou aux diminutions que l'on fait peser aujourd'hui sur leurs salaires déjà insuffisants.

On pourra peut-être dire, qu'entre les primes payées pour le succès d'une entreprise, et les secours accordés à des infortunés qui manquent de pain, il doit y avoir cette différence, que les unes peuvent stimuler l'ambition, tandis que les autres la paralysent.

Mon seul désir est de présenter ici des arguments opposés pour maintenir l'équilibre. Ce sont deux principes, sur lesquels personne ne peut se prononcer d'une manière certaine.

Lorsque la navigation était encore dans son enfance, il fallait peut-être cent bateaux et cent cinquante hommes pour transporter cent passagers avec leur bagage. L'application de la voile latine à des bateaux plus grands dans certaines localités, diminua le nombre de marins nécessaires jusque là, et augmenta la force motrice du vaisseau. Les vaisseaux à voiles carrées avaient pour principe, de diminuer le nombre de matelots dans une proportion plus grande que celle du tonnage ; et enfin les bateaux-à-vapeur avec une douzaine de matelots purent transporter la charge de quinze cents hommes et de cinq cents bateaux à rames. Ainsi, de même que le bateau à voile latine remplaça le bateau à rames, et que le bateau à voiles carrées remplaça le bateau à voile latine, ainsi le bateau-à-vapeur prit la place des anciens bateaux. Ceci, cependant, n'est pas encore le plus grand développement de la vapeur. Les chemins de fer, en ce qui concerne les continents, remplacent les bateaux-à-vapeur, et détruisent en grande partie la navigation sur les rivières, et la réduisent aux communications entre les endroits absolument séparés par les eaux. La vapeur est destinée à unir l'Europe, l'Asie et l'Afrique en un seul système de commerce par terre.

Dans beaucoup d'endroits, la vapeur a servi et servira encore à peupler les déserts et à rendre fertiles les terres incultes. Mais, malheureusement, il se trouve des localités où elle joue un rôle opposé, et dans lesquelles elle fait disparaître la vie humaine et convertit en déserts des endroits jadis populeux. Il y a des rivages et des ports qui sont maintenant silencieux, sans activité et abandonnés, qui cependant, à une époque, pas plus éloignée que la vie d'un homme, se distinguaient par l'activité et l'industrie d'une population maritime ou riveraine ; des endroits animés, joyeux par le mouvement, et retentissants du bourdonnement agréable d'une population active et heureuse, sont maintenant déserts, réduits au silence, si ce n'est qu'on y entend quelquefois le bruit désagréable de la locomotive du chemin de fer, poursuivant sa carrière discordante et monotone.

Que deviennent les milliers de personnes ainsi privées de leurs occupations ordinaires ? Leur sort est celui de toutes les autres populations sans instruction dans des circonstances semblables.

Ils refusent ou sont incapables d'adopter un nouvel emploi. Ils s'attachent à leur ancien état, et non à un autre, et à mesure que les anciens disparaissent en déplorant la dureté des temps, et en éprouvant du dégoût pour l'état qu'ils avaient embrassé dans leurs plus belles années, aucun nouveau sujet ne se présente pour le remplacer. C'est là la grande anomalie de nos jours.

La vapeur ne détruit pas seulement les véritables marins anciens, mais elle oblige encore ceux qui ont besoin de main-d'œuvre pour la mer, de laisser le port des équipages composés presqu'entièrement d'hommes accoutumés à vivre sur la terre ferme. Sous de telles circonstances, il n'est pas étonnant que les vaisseaux restent inoccupés, et que l'on puisse à peine les vendre,

faute d'emploi et de demandes. C'est le cas maintenant en Angleterre même, et des centaines de vaisseaux sont détruits tous les jours, faute d'emploi ou d'acheteurs.

Quelque pénibles que puissent être ces faits à bien des personnes, la prétendue loi du progrès semble avoir condamné, d'une manière inéxorable, les vaisseaux à voiles ou à vapeur, construits sur les anciens modèles. Les besoins actuels requièrent des *steamers* d'une grande force et d'une grande capacité, construits d'après les meilleurs et les plus récents modèles. La voile ne peut plus lutter contre la vapeur, ni la roue contre l'hélice. Les anciens vaisseaux disparaîtront successivement par l'action du temps et des changements qu'il entraîne, et le propriétaire de petits vaisseaux, de même que le petit capitaliste, ne pourra lutter contre la richesse et les applications qu'elle commande.

Je répète assez au long toutes ces remarques que j'ai déjà faites dans d'autres de mes écrits, afin de faire voir même à ceux qui sont le moins versés dans ces affaires, que les conventions ou les arrangements les plus sages entre deux gouvernements ne sauraient opérer des miracles en matière de navigation, comme je démontre aussi dans ce mémoire qu'il n'est pas possible d'en opérer en matière de commerce. Si par exemple, un port, par le dit changement dans le système de navigation, par la construction de chemins de fer, qui l'éloignent du tracé de la nouvelle route, ou si par une coalition bâsée sur des arguments *contraproducentes*, un port, dis-je, se trouve privé d'une grande portion de son commerce, ce n'est pas assurément un traité qui remédiera à cet état de choses.

Et, maintenant que j'en suis à la question des ports, je reviens à une idée exprimée dans une page précédente, quant à l'établissement d'une ligne de *steamers* entre un ou plusieurs ports du Canada et un ou plu-

sieurs ports espagnols. En ceci, il est évident que le Canada et l'Espagne sauront faire un choix pour le plus grand bénéfice de chacun d'eux, mais que naturellement chaque pays choisira les siens.

En ce qui se rapporte aux subventions ou bonus mentionnés dans le paragraphe que je viens de citer, toutes les remarques faites par après ne s'appliquent pas au premier établissement d'une nouvelle entreprise, mais à celles déjà fondées et dont l'existence même semblerait dépendre du secours perpétuel du gouvernement. De telles subventions peuvent être faites très à propos par deux pays dont les ressources respectives sont ignorées l'un de l'autre, afin de les pousser à former des relations régulières, et leur faire faire une meilleure connaissance pratique et mutuelle. En moins de mots, JE SUIS SINCÈREMENT EN FAVEUR DE TELLES SUBVENTIONS EN CE CAS-CI, MAIS JE CROIS QUE CETTE AIDE NE DEVRAIT ÊTRE ACCORDÉE QUE POUR UNE PÉRIODE LIMITÉE.

Pour ce que j'ai dit de la marine marchande, en ce qui concerne leur consentement quelquefois donné à de faux manifestes, etc., pour rendre justice à cette marine marchande, il faut admettre que ce ne sont pas seulement des causes inhérentes à la navigation elle-même qui ont produit cet état de choses. La dureté des temps, pour nous servir d'une expression particulière à ce pays, y a sans doute grandement contribué. Au Canada, surtout, cette dureté des temps a généralement affecté le commerce.

Les profits que réalisent les marchands sont devenus si faibles, qu'ils ne peuvent trouver moyen d'envoyer des ordres à l'étranger pour l'achat de marchandises; et si toutefois ils se décident à faire une importation un peu considérable, c'est généralement sans assurance du présent, et sans avoir une juste idée de l'avenir; c'est la raison pour laquelle l'activité dans le com-

merce est à peu près inconnue de nos jours en ce pays, comme presque partout ailleurs. Autrefois, les gages des ouvriers canadiens étaient peu élevés d'abord, et les ouvriers honnêtes et bien disposés, et le résultat fut, que le port de Québec, par exemple, se trouva presque toujours rempli de vaisseaux. Mais, il y a quelques années, ces ouvriers furent réunis en un corps politique et se servirent des pouvoirs qui leur étaient conférés par la loi pour commettre des exactions ; ils forcèrent ainsi certains marchands qui avaient d'abord préféré Québec,—et il s'en trouve parmi eux qui peuvent encore aujourd'hui faire le commerce,—à aller chercher les bois de la Baltique, qui sont le principal article de commerce de ce port peu fréquenté durant l'été dernier.

De cette manière, les membres de l'association des ouvriers employés à la charge des navires se ruinèrent eux-mêmes en détruisant leur propre industrie, en augmentant la dépression du commerce du Canada, et en causant aussi par-là indirectement un grand dommage au commerce de l'Espagne.

Quant à ce qui regarde le bas prix de la main d'œuvre au Canada et en Espagne, comme je l'ai déjà dit dans mon mémoire I, cette dernière offre les plus grands avantages désirables, sous ce rapport, en échange des quelques profits qu'elle peut en retirer. Car il doit toujours y avoir compensation. Je ne voudrais pas laisser croire que je désire conseiller à qui que ce soit d'imiter l'exemple du chancelier d'Angleterre; mais s'il m'était permis de me servir d'une allégorie, je dirais que les relations commerciales entre le Canada et l'Espagne devraient être semblables à la balance d'Astrée, dont aucun des plateaux ne penche injustement ni d'un côté ni de l'autre.

Cette balance, matériellement parlant, peut être facilement tenue en équilibre, comme je l'ai déjà dit, entre

l'Espagne et le Canada, par un échange équitable de leurs produits respectifs, et parmi ceux-ci j'ai parlé ci-devant des navires et des bois magnifiques de ce dernier pays. Touchant cette question, j'ai eu le bonheur de me procurer ce qui suit immédiatement :

" Québec, le 20 novembre 1878.

Mon cher Comte,

J'ai le plaisir de vous adresser un précis historique de la construction des navires à Québec. Je me suis attaché à faire voir, d'après des statistiques, la marche progressive de l'industrie navale à Québec, ses diverses phases, sa période d'éclat, celle de sa décadence, et à indiquer quels sont les moyens que l'on se propose de prendre pour la faire revivre.

J'ai l'honneur d'être,

Votre très humble serviteur,

N. LeVasseur.

Ilmo Sr. Conde de Premio-Real.

PRÉCIS HISTORIQUE DE LA CONSTRUCTION DES NAVIRES A QUÉBEC.

La construction des navires a été, après l'agriculture, la première et la plus importante des industries du Canada et voire même la plus ancienne de l'Amérique du Nord. Son berçeau et son principal foyer furent à Québec. Dans ce pays vierge, couvert partout d'immenses forêts de noyer, d'acajou, de chêne, de pin, etc., ce n'était pas, certes, la matière première qui manquait. Aujourd'hui encore, après bien des années d'exploitation extravagante des richesses forestières du pays, ces richesses sont considérables ; une administration sage peut les faire durer longtemps, et devrait même en assurer l'existence perpétuelle.

* Le distingué M. Nazaire-Zéphyrin LeVasseur dirige actuellement le journal " L'Evénement " et a été président de la Presse-associée.

El C. de P-R.

L'histoire de la construction des navires à Québec, peut se diviser en trois périodes. La première, de 1703 à 1787, est celle de son enfance ; on la voit faire ses premiers pas ; sa démarche est mal assurée ; cependant, à mesure qu'elle approche de 1787, on la voit se raffermir sensiblement.

Sa deuxième période, celle de son éclat, peut s'étendre depuis 1787 jusqu'en 1867. Durant cette période, elle a subi des fluctuations nombreuses, mais en somme, elle a vu ses plus beaux jours.

Sa troisième période, ou celle de sa décadence, commence en 1867 ; elle n'est pas finie, et aujourd'hui encore, la construction des navires à Québec est dans un état critique. Depuis plusieurs mois cependant, on étudie beaucoup les moyens de la faire revivre, et l'on espère bien fort qu'elle ressuscitera, prospère et brillante comme avant, moyennant certaines conditions dont je parlerai plus loin.

Les premiers colons français se mirent à construire des navires pour le service des communications intérieures et aussi pour traverser l'océan. Les navires qu'ils construisaient étaient d'un petit tonnage et ne dépassaient guère en dimensions les bateaux qui servent aujourd'hui au cabotage. Ils n'avaient, il faut le dire, comme modèles que les navires laissés par Jacques Cartier dans la rivière St. Charles, entre l'Hôpital de la Marine et la Pointe-aux-Lièvres ; l'un deux, la *Petite Hermine*, ne jaugeait que 120 tonneaux.

Ce fut en l'année 1703 que fut inaugurée la construction des navires dans l'Amérique du Nord, et c'est Québec qui réclame l'honneur d'avoir donné le jour, sur les bords de la rivière St. Charles, à la première coque canadienne qui ait traversé l'Atlantique.

Jusqu'en 1715, l'histoire de la construction des navires

à Québec est fort obscure ; il n'existe pas de documents qui permettent d'en nouer le fil. Un manuscrit, rédigé par un M. Urquhart, et que M. N. Rosa, constructeur de navires, avait en sa possession, a été perdu dans l'incendie du 24 mai 1870. Il donnait l'histoire de la construction des navires à Québec jusqu'en 1818. Quoiqu'il en soit, il est connu qu'en 1715, on construisit plusieurs navires à Québec, et qu'en 1722, de l'Anse de l'Hôpital de la Marine, on mettait à l'eau six navires d'un tonnage considérable pour l'époque.

Dans la suite du temps, la France, ayant à lutter contre de fortes puissances maritimes, l'Angleterre entr'autres, voulut se faire forte sur mer comme elle l'était sur terre. Maurepas, ministre de la marine sous Louis XV, s'occupa sérieusement de la question. Il s'adressa au Canada, et pour donner une forte impulsion à l'industrie navale, offrit une prime de 500 francs pour chaque navire de deux cents tonneaux, construit à Québec, et vendu en France. Malheureusement, cette offre n'eut pas l'effet désiré. La construction navale resta en embryon jusque vers l'année 1787. La guerre de sept ans et les troubles occasionnés par la conquête peuvent certainement être mises au nombre des causes qui entravèrent ses premiers pas.

C'est en 1787, près de trente ans après la conquête du Canada par l'Angleterre, que l'industrie navale à Québec a vraiment pris son essor.

En 1788, dix-neuf navires sortirent des chantiers de Québec ; ils représentaient 1,452 tonneaux ; mais l'année suivante, en 1789, le nombre des navires se trouva plus que triplé : cinquante-huit se firent enrégistrer à la maison de douane ; leur tonnage collectif s'élevait au chiffre de 2,863 tonneaux.

Depuis 1790 jusqu'en 1798, il y eut diminution fort

notable et dans le nombre et le tonnage des navires. Voici la statistique * pour cette période :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1790	10	452
1791	12	654
1792	12	574
1793	6	319
1794	14	909
1795	19	1,364
1796	13	1,297
1797	14	1,528
1798	13	1,138

En 1799, la construction des navires prit un grand élan ; la moyenne des navires que l'on construisait alors, ne dépassait pas cinquante tonneaux, parce que l'on ne croyait pas qu'il fût possible de passer l'océan avec un navire jaugeant plus de deux cents tonneaux. Mais, en 1799, les constructeurs s'enhardirent. On mit sur chantier la quille d'un navire de 500 tonneaux ; c'était le premier navire qui eût des proportions aussi considérables. Cette année là, il y eut 32 navires de mis à l'eau ; ils représentaient collectivement 6,188 tonneaux, différence en plus de 5,050 tonneaux sur l'année précédente.

Depuis 1800 jusqu'en 1810, une décade, la statistique douanière nous donne les chiffres suivants :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1800	21	3,769
1801	24	3,404
1802	21	3,370
1803	30	3,168

* Statistiques de M. Chrys. Langelier, *Annuaire de l'industrie*, 1873.— (C'est avec un plaisir sincère que je vois ici le nom de mon ami, M. Chrysostôme Langelier, le modeste et savant écrivain et statisticien.

Bl C. de P-R.)

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1804	25	2,524
1805	15	1,846
1806	18	2,332
1807	15	2,728
1808	15	4,133
1809	21	3,415
1810	35	5,533

En 1811, la construction eut un regain de vie ; 54 navires dont le chiffre 13,691 marque le tonnage collectif, sortirent des chantiers québecquois. L'année suivante, 1812, le nombre des navires tomba à 34 et le tonnage à 6,941 ; en 1813, autre diminution de moitié : nombre de navires construits, 18 ; tonnage, 3.315. L'industrie navale se maintint dans cette note jusqu'en 1823. Voir les statistiques suivantes :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1814	25	3,906
1815	39	3,460
1816	39	4,213
1817	36	3,590
1818	37	3,566
1819	25	3,666
1820	16	2,084
1821	22	2,254
1822	20	2,685
1823	38	3,706
1824	38	10,498

En 1823, on construisit un gros navire, le *Columbus*, jaugeant 3,690 tonneaux ; il fut mis à l'eau à l'Ile d'Orléans. Ce navire périt en revenant d'Angleterre.

En 1824, on en construisit un autre, le *Baron de Renfrew*, jaugeant 5,888 tonneaux. Il fut mis à l'eau à Québec. Sa hauteur, prise du couronnement de la quille, était de cinquante pieds ; sa largeur de 80, sa longueur de 309 pieds anglais. Le *Baron de Renfrew* fit naufrage à Gravelines.

Voici les raisons pour lesquelles on leur avait donné ces dimensions : c'étaient des cargaisons flottantes de bois de construction, que l'on voulait faire entrer *franco* dans les ports anglais où les navires étaient admis en franchise, et le bois grevé d'un droit énorme d'importation. C'était de la contrebande fantaisiste.

En 1825, le nombre et le tonnage des navires canadiens atteignirent des chiffres sans précédents : nombre des navires, 83 ; tonnage, 24,592.

Ci-suivent les statistiques jusqu'en 1830 :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1826	84	19,172
1827	61	9,475
1828	61	9,782
1829	34	6,087
1830	25	4,793

Parmi les navires qui furent construits à Québec en 1830, on en remarque un qui jaugeait 1,869 tonneaux. Insensiblement les proportions des navires augmentaient. Reprenons nos statistiques :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1831	38	6,170
1832	24	4,895
1833	29	5,598
1834	35	9,010
1835	30	8,012
1836	31	10,155
1837	34	10,179
1838	35	9,358
1839	46	13,929
1840	64	26,561
1841	64	23,122
1842	57	12,621
1843	42	12,786
1844	40	14,214

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1845	46	24,713
1846	39	19,714
1847	74	35,740
1848	55	22,298
1849	73	28,160
1850	74	34,154
1851	66	41,605
1852	49	26,405

En 1849, Québec avait vingt chantiers, Montréal autant, le district de Gaspé huit et Trois-Rivières quatre.

Au nombre des navires construits en 1852, il y en eut un de 1500 tonneaux.

En 1853, 89 navires sortirent des chantiers québecquois; tonnage, 54,028; différence de 18,288 tonneaux avec la meilleure année jusque-là, 1847, qui eut à son crédit 74 navires et 35,740 tonneaux. Parmi ces navires, il y en eut dont la jauge variait depuis 1000 à 1800 tonneaux; quelques-uns d'entre eux étaient de fins voiliers. On cite le *Boomerang* qui accomplit alors la traversée la plus rapide qui eut jamais été faite entre Québec et l'Australie, aller et retour. Le *Shooting Star*, de 1520 tonneaux, et l'*Arthur the Great*, de 1600 tonneaux, construits par M. W. Lee, dans son chantier près la Pointe-aux-Lièvres, ont été longtemps au service de l'Angleterre en qualité de transports; l'un d'eux le *Shooting Star* a fait entre Plymouth et Malte la même prouesse que le *Boomerang* entre Québec et l'Australie. Bon nombre de ces navires se vendirent £13 10s. le tonneau et rapportèrent des bénéfices énormes aux constructeurs. Aujourd'hui, les navires construits au Canada se vendent £10 10s. le tonneau. *

L'industrie navale était entrée dans sa période d'éclat et de prospérité; ce fut l'âge d'or pour elle et les

* $42 = 210 pesetas.—El. C. de P-R.

ouvriers canadiens. L'activité régnait partout dans les chantiers, nuit et jour ; cette activité se communiquait à l'atelier, au magasin où tout prospérait par suite de l'aisance dans laquelle vivaient les ouvriers. Le charpentier canadien est, règle générale, très-habile, très-laborieux et très-âpre à la besogne. Aussi ses bras étaient toujours occupés. La vie était à bon marché et la circulation du numéraire était considérable. On voyait à peine de pauvres gens : les ouvriers allaient au chantier, vêtus d'habits dont aujourd'hui ils feraient leurs beaux dimanches.

Cet état de choses dura jusqu'en 1867 ; avec le début de la Confédération en 1867 coïncide la grande décadence de la construction des navires à Québec. La crise commença à se faire sentir en 1857 ; le tonnage des navires canadiens sur les bords de la rivière St. Charles tomba de 38,644 tonneaux en 1857 à 20,518 tonneaux en 1858, et à 14,468 en 1859.

Quelques statistiques depuis 1854 jusqu'en 1863 serviront de renseignements sur la situation.

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1854	78	46,554
1855	95	35,802
1856	90	35,842
1857	83	38,644
1858	51	20,518
1859	41	14,468
1860	55	22,585
1861	51	25,546
1862	68	27,213

En 1863, la France accorda l'entrée en franchise des navires canadiens à la condition d'une réduction de droits sur les vins français. C'est sous le consulat de M. Gauldrée-Boileau que cette convention eut lieu. Le droit imposé sur les navires canadiens en France était

nominal, 2 francs, je crois. AU BOUT DE DEUX ANS, SANS MÊME EN PRÉVENIR LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS, LE CANADA RETIRA A LA FRANCE LA FAVEUR QU'IL LUI AVAIT ACCORDÉE. Le procédé était, on en conviendra, pour le moins cavalier ; le gouvernement français, mécontent de la conduite du Canada à son égard, imposa des droits d'entrée considérables sur les navires canadiens, quarante francs par tonneau, comme aujourd'hui, si mes renseignements sont exacts. Lorsque la convention fut établie, l'industrie navale, au Canada, comme la bougie avant de s'éteindre, eut trois ans durant des lueurs brillantes ; elle se ranima au point de faire croire qu'elle avait vu ses plus mauvais jours. Les constructeurs se reprirent à espérer et confièrent leurs capitaux dans de nouvelles entreprises.

Durant l'année de la convention franco-canadienne, 88 navires furent mis à l'eau ; la somme de leur tonnage était de 54,735 tonneaux.

L'année 1864 vit l'apogée de la construction navale à Québec ; 105 navires descendirent de leurs lits dans la Rivière St. Charles et le fleuve St. Laurent et augmentèrent le tonnage canadien du chiffre de 59,333.

L'année 1865 s'ouvrit sous des auspices aussi favorables et au bout des douze mois on avait enregistré à la douane 113 navires et 45,701 tonneaux.

En 1866, diminution du nombre et du tonnage des navires, mais pas suffisante pour inspirer des inquiétudes : on construisit 103 navires ; tonnage, 36,764.

Avec 1867, arrive une chute considérable dans la quantité et le tonnage des navires construits à Québec. On lit dans les statistiques douanières : 45 navires et 20,015 tonneaux, c'est-à-dire 58 navires et 16,748 tonneaux de moins qu'en 1866. La convention entre la France et le Canada, parmi autres choses, peut expliquer la recrudescence de vitalité de la construction des na-

vires pendant les dix années qui ont précédé la Confédération.

Les principales causes de la décadence de l'industrie navale au Canada et surtout à Québec sont donc à peu près les suivantes : 1° la suppression par le gouvernement français de toutes les facilités accordées au Canada pour l'entrée de ses navires en France ; 2° la concurrence extraordinaire faite par les navires dits du genre *composite*, c'est-à-dire moitié bois, moitié fer ; les navires *composite* devinrent immédiatement *la mode*, et sont aujourd'hui encore recherchés de préférence aux navires de bois ; * on est parvenu à les construire au même prix que les navires de bois au Canada, à raison de £10 10s. le tonneau. L'Angleterre qui formait le principal marché des constructeurs de navires québecquois, n'achète plus d'aucun d'eux ou ne leur envoie que de rares commandes ; elle donne la préférence aux navires de fer. M. P. Baldwin, constructeur de navires à Québec, en voyant la tournure que prenaient les affaires, tenta un jour de construire des navires *composite ;* la tentative aurait probablement réussi sans un malheur qui vint fondre sur lui ; le 24 mai 1870, un incendie presqu'aussi désastreux que celui du 14 octobre 1866, dévasta une grande partie du faubourg St. Roch et réduisit en cendres les deux magnifiques navires que M. Baldwin avait construits d'après le nouveau système.

Si j'ajoute aux causes que j'ai déjà énumérées, la crise commerciale qui sévit partout, on pourra s'expliquer pourquoi l'industrie navale, jadis si florissante à Québec, est tombée, et pourquoi il lui est difficile de se remettre sur son séant.

Il reste encore quelques constructeurs de navires à Québec, qui continuent, bon gré mal gré, à exploiter leur industrie. Ce sont M. P. V. Valin, M.P., l'Hon.

---

* Avec très-peu de raison, à mon avis.—El. C. de P-R.

E. Gingras, C. L., M. P. Baldwin, MM. Oliver, Cantin et Rosa, à Québec, et MM. Marquis, Charland, Dunn et Samson, à Lévis.

Les statistiques de la construction des navires que j'ai sous la main, vont jusqu'en 1872. Je termine la série.

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1868	49	23,254
1869	50	25,661
1870	26	15,601
1871	32	11,165
1872	19	12,431

L'industrie navale peut certainement reprendre sa vigueur d'autrefois. Dans la situation présente, il lui est radicalement impossible de continuer; le marché de l'Angleterre virtuellement n'en est plus un pour le Canada; celui de la France lui est interdit par des impôts immenses. Il faut donc au Canada prendre les mesures nécessaires pour se ménager l'accès libre et facile des marchés étrangers. Il lui faut accorder des facilités qui, au fond ne lui coûteraient guère, et lui rapporteraient un grand bénéfice. Il lui faut non-seulement aller au-devant de la France, mais aussi entrer en négociations avec l'Espagne et d'autres pays Il y a un commissaire distingué canadien que se dirige vers l'Espagne et la France, Sir A. T. Galt. Que ce commissaire pousse jusqu'à Madrid ou ailleurs, qu'il travaille à obtenir pour l'industrie navale canadienne ou toute autre industrie des avantages réels, et qu'il offre en retour, au nom du Canada, des compensations convenables.

Il est à souhaiter que le Canada réussisse à regagner les avantages qui faisaient autrefois la prospérité d'une industrie vitale. Le commerce local et une foule de métiers en retireraient grands bénéfices. Depuis 1872, la construction des navires à Québec est on ne peut

plus languissante. C'est à peine si depuis cette époque, huit ou dix navires en moyenne par année sont sortis des chantiers québecquois.

Il y a un mouvement d'inauguré pour relever l'industrie navale canadienne. S'il est possible qu'il soit couronné de succès, il le sera.

J'ai déjà eu l'honneur d'envoyer à mon gouvernement soixante échantillons des bois des forêts canadiennes dont la liste suit. En cette circonstance, je dois mentionner, comme j'ai fait alors avec une vive reconnaissance, les noms de l'assistant-commissaire M. Taché, de M. Paré, et des autres employés du département des terres de la couronne à Québec.

NOMS FRANÇAIS.	NOMS BOTANIQUES.
Aulne commune	Alnus incana.
Bois blanc (*Tilleul*)	Tilia americana.
Bouleau	Betula papyracea.
Bois dur	Ostrya virginica.
Bois barré (Bois noir)	Acer pensylvanicum.
Cèdre blanc	Thuja occidentalis.
Cèdre rouge	Juniperus virginiana.
Charme	Carpinus americana.
Cerisier (*à grappes*)	Cerasus virginiana.
Cerisier noir	Cerasus serotina.
Châtaignier	Castanea americana.
Chêne noir	Quercus tinctoria.
Chêne gris	Quercus ambigua.
Chêne blanc (*Ottawa*)	Quercus alba.
Chêne rouge	Quercus rubra.
Chêne blanc	Quercus alba.
Cormier (Masquabina)	Pyrus americana.
Cornouiller	Cornus florida.
Erable	Acer saccharinum.
Epinette blanche	Abies alba.
Epinette noire	Abies nigra.
Epinette rouge	Larix americana.
Frêne de savane	Fraxinus juglandifolia.
Frêne rouge	Fraxinus pubescens.

NOMS FRANÇAIS.	NOMS BOTANIQUES.
Frêne noir	Fraxinus sambucifolia.
Franc frêne	Fraxinus americana.
Grand tremble (*Michaux*)	Populus grandidentata.
Hêtre	Fagus ferrugnea.
Merisier rouge	Betula lenta vel nigra.
Merisier blanc	Betula excelsa.
Marronnier d'Inde	Aesculus hippocastanum.
Noyer tendre	Juglans cinerea.
Noyer à noix douces	Carya tomentosa.
Noyer dur	Carya alba.
Noyer noir	Juglans nigra.
Orme blanc	Ulmus americana.
Orme rouge	Ulmus fulva vel rubra.
Orme gras	Ulmus fulva.
Orme	Ulmus racemosa.
Platane	Platanus occidentalis.
Petite merise	Cerasus pensylvanica.
Peuplier du Canada	Populus monilifera.
Peuplier baumier (Tacamahaca)	Populus balsamifera.
Pin rouge	Pinus resinosa.
Pin gris (*ou*) cyprès	Pinus rupestris.
Pin blanc	Pinus strobus.
Pin jaune	Pinus mitis.
Plaine (*plane*) bâtarde	Acer spicatum?
Plaine (*plane*)	Acer rubrum.
Plaine (*plane*) blanche	Acer dasycarpum.
Pommettier rouge	Cratœgus punctata.
Pruche	Abies canadensis.
Prunier sauvage	Prunus americana.
Sapin	Abies balsamea.
Sassafras	Sassafras officinalis.
Saule noir	Salix nigra.
Senelier	Cratœgus coccinea.
Tulipier	Liriodendron tulipifera.
Tremble	Populus tremuloides.
Vinaigrier	Rhus typhina.

D'un travail très complet et intéressant, d'un distingué professeur belge (M. Bernard Lippens), j'ai pris une grande partie, et j'ai amené jusqu'à la date des derniers rapports officiels les autres renseignements qui se trouvent dans les six ou sept pages suivantes :

IQUES.

lia.

ata.

ra.

num.

ra.

s.
ea.

.

era.
.

distingué
pris une
derniers
i se trou-

RENSEIGNEMENTS SUR LES ARBRES FORESTIERS LES PLUS COMMUNS ET LES PLUS UTILES DU

NOMS FRANÇAIS.	NOMS BOTANIQUES.	DESCRIPTION SOMMAIRE Époque de la Floraison	DIMENSIONS DES BILL Longueur (Pieds) ORDINAIRE	MOYENNE	Équar ORDINAI
Bois blanc ou Tilleul (*Tiliacées*)	Tilia America *L.*	Arbre de 50-80 pieds. Feuilles obliques, cordées, dentées ; fleurs en corymbe. Terrains profonds et fertiles. Juillet.	12——30	20	10—
Bouleau blanc ou Bouleau à Canot (*Bétulacées*)	Betula Papyracea *Ait.*	Arbre de 60-70 pieds ; tige blanche, lisse, élancée, gracieuse ; l'écorce se sépare en feuilles très-minces. Terres légères. Mai.	.....	.....	.....
Cèdre blanc (*Conifères*)	Thuja Occidentalis *L.*	Arbre de première grandeur ; feuilles minimes, serrées, imbriquées sur quatre rangs. Mai.	.....	.....	.....
Cérisier rouge ou Petites Mérises (*Rosacées*)	Cerasus Pennsylvanica *Lois.*	Arbre de 25-35 pieds ; fleurs en ombelle ; fruit acide, bon à manger. Terrains secs et sablonneux.	12——30	18	12—
Chêne blanc (*Cupulifères*)	Quercus Alba *L.*	Arbre de première grandeur ; feuilles à lobes obtus et dépourvus de pointes ; indique la meilleure qualité de terrain. Mai.	20——60	30	12—
Chêne rouge	Quercus Rubra *L.*	Arbre de première grandeur. Espèce la plus répandue, feuilles à lobes aigus et terminés par une pointe.	20——50	30	12—
Épinette blanche (*Conifères*)	{ Picea Alba *Link.* { Abies Alba *Michx.*	Arbre de première grandeur ; feuilles plus ou moins recourbées ; cônes cylindriques, écailles entières. Terrains, bois humides ; se trouve souvent mêlé aux bois durs. Mai.	.....	.....	.....
Épinette noire ou grise	{ Picea Nigra *Link.* { Abies Nigra *Poiret.*	Feuilles plus droites que l'espèce précédente ; cônes ovoïdes, écailles denticulées. Lieux accidentés et rocheux ; signe d'un mauvais terrain. Mai.	.....	.....	.....
Épinette rouge ou Mélèse d'Amérique	Larix Americana *Michx.*	Feuilles minces, caduques, cônes très-petits, écailles minces et en pointe à leur sommet. Terrains bas et humides, savanes.	12——40	25	8—
Érable (*Acérinées*)	Acer Saccharinum *Michx.*	Très-bel arbre ; magnifique feuillage, surtout l'automne. Signe d'un bon terrain. Sève saccharine dont on fait le sucre du pays. Mai. (La Plaine, (*Soft Maple*) appartient au même genre, et fournit un bois de service et de chauffage de moyenne qualité.)	12——20	15	12— (Diamèt Exporté rond.
Frêne Blanc ou Franc Frêne (*Oléinées*)	Fraxinus Americana *L.*	Arbre de 50-70 pieds ; feuilles à 3 ou 4 paires de folioles pétiolées. Terrains fertiles et humides. Mai.	12——40	25	10—
Frêne gras ou noir	Fraxinus Sambucifolia *Lam.*	Arbre de 60-70 pieds ; feuilles à 4 ou 5 paires de folioles sessiles. Rameaux marqués de points noirs, lorsqu'ils sont jeunes. Savanes, terrains bas et humides. Mai.	12——40	25	10—
Hêtre (*Cupulifères*)	Fagus ferrugnea *Ait.*	Arbre de première grandeur, formant quelquefois des massifs considérables ; beau feuillage vert. Fruit faîne. Terrains secs, bois montueux. Mai.	.....	.....	.....
Merisier blanc (*Bétulacées*)	Betula Excelsa *Ait.*	Arbre de 40-50 pieds, à écorce jaunâtre, se détachant en petits feuillets qui s'enroulent ; Terrains rocheux. Mai.	8——15	12	14—
Merisier rouge	Betula Lenta *L.*	Arbre de 50-60 pieds, à écorce épaisse, crevassée et brunâtre sur les vieux troncs. Terrains secs, ondulés ; bon sol. Mai.	8——15	12	14—
Noyer blanc (*Juglandacées*)	Carya Alba *Nutt.*	Arbre de 50-60 pieds ; feuilles de 5-8 folioles. Noix comestibles, à coque très-mince, mais assez forte pour ne pas céder aux doigts. Bois humide ; terrains fertiles. Mai.	20——40	25	12—
Noyer à noix douces	Carya Tomentosa *Michx.*	Ressemble beaucoup à l'espèce précédente. 40-50 pieds ; écorce épaisse, noix à coque très-épaisse et dure.	15——40	20	10—
Noyer amer ou Noyer dur	Juglans Amara *Michx.*	Arbre de 40-50 pieds ; 7-9 folioles ; noix presque globuleuse, assez tendre pour être cassée entre les doigts ; amande très-amère.	15——40	20	10—
Noyer noir	Juglans Nigra *L.*	Arbre de 60-80 pieds ; fleurs pistillées sans corolle ; feuilles 15-21 folioles, noix à cloisons internes ligneuses.	15——30	18	14—
Noyer tendre	Juglans Cinerea *L.*	Arbre de 40-50 pieds. Terrains fertiles. Ecorce employée en teinture. Fruit creusé à la surface de nombreuses infractuosités, comme sculpté. Feuilles 15-17 folioles.	.....	.....	.....
Orme blanc (*Urticacées*)	Ulmus Americana *L.*	Arbre de première grandeur ; le plus majestueux de la forêt canadienne. Terrains humides et riches ; le long des cours d'eau. Mai.	20——60	35	10—
Pin blanc (*Conifères*)	Pinus Strobus *L.*	Arbre de première grandeur ; il atteint des proportions très-considérables. Feuilles réunies par cinq. Croît de préférence dans les terrains à surface sablonneuse. Mai.	20——60 Bois à planche octogonal (Waney Board Pine. 12——30	35 18	10— 14—
Pin rouge	{ Pinus Rubra *Michx.* { Pinus Resinosa *Purch.*	Arbre de première grandeur, plus petit que le pin blanc. Feuilles réunies par deux. Terrains secs. Mai.	20——50	30	10—
Pruche (*Conifères*)	Abies Canadensis *Michx.*	Arbre de 70-80 pieds ; cônes très-courts et pendants. Terrains secs, bois montueux, se trouve souvent mêlé aux bois durs. Ecorce épaisse, pesante et riche en tannin. Mai.	.....	.....	.....
Sapin (*Conifères*)	Abies Balsamea *Mill.*	Bel arbre de 40-50 pieds ; cônes longs et dressés. Il croît très-rapidement et exsude une gomme qui guérit promptement les coupures et les contusions.	.....	.....	.....

Les dimensions des billots ne sont pas in
sences qui ne s'exportent pas sous forme de bo

NS ET LES PLUS UTILES DU CANADA.—(EXTRAITS DU TABLEAU DU PROFESSEUR LIPPENS.)

	DIMENSIONS DES BILLOTS				RENSEIGNEMENTS DIVERS.
	Longueur (Pieds)		Équarrissage (Pieds)		
	Ordinaire	Moyenne	Ordinaire	Moyenne	
rymbe.	12—30	20	10—18	14	Bois très-doux, léger et facile à travailler ; il prend un assez beau poli et est moins sujet à se fendre que les autres bois mous ; on l'emploie pour le tour et la sculpture ; on en fait aussi des ustensiles de ménage, des panneaux. L'exportation de ce bois est peu considérable.
e se sé-	.....	.....	.....	.....	Le bouleau fournit un bois moins consistant que son congénère, le merisier ; on en fait des meubles communs ; on en manufacture des clous pour les souliers et des fuseaux et des bobines pour les filatures. L'écorce du bouleau est d'une grande utilité ; les sauvages en font des canots et des articles de fantaisie ; les colons la font servir comme toiture ; on en fait des auges pour recueillir la sève de l'érable. Une couche de cette écorce placée sous la boiserie extérieure, rend une maison bien étanche.
quatre	.....	.....	.....	.....	Bois odorant, léger, aisé à fendre, mais d'une durée merveilleuse : sans pareil pour pilotis, ponts, barres de clôtures, poteaux télégraphiques ; on en fait aussi d'excellents bardeaux ; la plus belle espèce est employée dans la construction des maisons, et des embarcations très-légères, chaloupes de plaisir, etc.
errains	12—30	18	12—25	18	Bois recherché par les ébénistes, les tourneurs et les luthiers ; il imite un peu l'acajou et prend un très-beau poli ; on l'emploie pour la confection et le placage des meubles ; on en fait de jolis ouvrages de fantaisie, et de belles boiseries pour les grands édifices. Il est généralement rare sur le marché.
ointes ;	20—60	30	12—25	18	Le chêne fournit un bois de première qualité comme bois de service ; on le transforme en douves ; on l'emploie dans la charronnerie, surtout pour les voitures de chemin de fer ; dans la construction des navires il est propre à toutes les parties du vaisseau ; on en fait de beaux parquets, ainsi que des boiseries sculptées. L'écorce du chêne sert à tanner le cuir. Le bois du chêne rouge est quelque peu inférieur à celui du chêne blanc, et contient une matière colorante, ce qui le rend impropre à la confection de vases destinés à contenir des liquides. Il fait de beaux parquets.
aigus	20—50	30	12—20	16	
cylin- ouvent	.....	.....	.....	.....	L'épinette en général est un arbre plus petit que le pin, et fournit un bois moins recherché que ce dernier. On la scie en madriers et planches, lattes, chevrons, etc. ; on en fait des clôtures, des dormants de chemin de fer, des mâts, etc.
nticu- fai.	.....	.....	.....	.....	L'épinette grise est la moins estimée comme bois de commerce ; on en fait cependant de bonnes vergues. L'épinette rouge est précieuse pour la construction des navires ; elle s'emploie dans presque toutes les parties du bâtiment ; son bois, peu cassant et d'un grain serré, la rend propre à être utilisée comme genoux, courbes, membres d'assemblage, varangues, baux, etc.
à leur	12—40	25	8—15	10	
on ter-	12—20	15	12—20 (Diamètre) Exporté tout rond.	15	Bois lourd, d'un grain serré et très-dur. Il sèche lentement et pourrit assez vite dans l'eau et sous terre ; il se tord et se plie sans se casser, ce qui le rend propre aux ouvrages qui exigent la force et l'élasticité, tels que manches d'outils, brancards, timons, machines, rouleaux pour presser les étoffes, etc. Comme bois d'ébénisterie, il est très-estimé ; l'érable piqué et ondulé surtout est d'une beauté remarquable ; aussi s'en sert-on souvent pour plaquer les meubles. L'érable sec est difficile à travailler ; il ressemble à de la corne pour la dureté. L'exportation est peu considérable.
de ser-					
errains	12—40	25	10—18	14	Le frêne est le plus flexible des bois du Canada ; très-pliant tant qu'il conserve un peu de sève ; en séchant il devient résistant et léger. Il n'a pas d'égal pour les ouvrages qui doivent avoir du ressort et de la courbure, tels que pièces de charronnerie, cercles pour les tonneaux et les cuves, arcs de raquettes, manches d'outil. On en fait des rames de première qualité, ainsi que des instruments aratoires. On l'emploie beaucoup dans la confection des meubles, bancs d'église, boiseries des grands édifices, etc. Le bois du frêne gras se laisse fendiller en rubans étroits, dont on fait des paniers.
meaux bas et	12—40	25	10—18	14	
ables ; fai.	.....	.....	.....	.....	Bois assez dur. Bien peu exporté. Il sert aux ouvrages de charpente ordinaire ; on en fait des pelles, des instruments d'agriculture, et surtout des montures d'outils.
ts qui	8—15	12	14—24	16	Le bois de merisier est lourd, et ne flotte pas quand il est vert ; il est d'une couleur foncée, d'un très-beau grain, et susceptible d'un beau poli. On en fait des poulies, des machines ; on l'emploie beaucoup comme bois d'ébénisterie et de charronnerie. Dans les constructions navales, il sert au-dessous de la ligne de flottaison, dans les parties où il faut la dureté et la durée. On en fait des escaliers et des parquets qui ressemblent à l'acajou.
vieux	8—15	12	14—24	16	
e très- mide ;	20—40	25	12—18	14	Le noyer est un bois très compacte, tenace et élastique. On en fait des manches d'outils, machines, instruments aratoires, rais, brancards, baguettes de lignes de pêche, etc. L'exportation de ce bois augmente tous les ans.
, noix	15—40	20	10—18	14	
e pour	15—40	20	10—18	14	
ollicles,	15—30	18	14—30	18	Le bois le plus précieux pour la confection et le placage des meubles, ainsi que pour les belles boiseries des grands édifices, tels que banques, églises, etc. On en fait aussi des montures pour fusils. Il est devenu très-rare au Canada. Ce qui s'exporte de Québec vient des Etats-Unis.
Fruit euilles	.....	.....	.....	.....	Bois d'une couleur claire ; d'un grain moins serré et d'un poli moins brillant que le noyer noir ; on en fait cependant de beaux meubles.
Ter-	20—60	35	10—20	15	Bon bois de charpente ; employé comme poutres et solives ; on en fait des moyeux, des jantes de roues, des carènes de navires, des roues de moulin. L'orme rouge fournit un bois moins élastique et plus gras que l'orme blanc.
ables. urface	20—60	35	10—25	16	Le principal bois de commerce du Canada. Chaque année, on en coupe des quantités énormes. C'est un bois facile à travailler et très-durable. Il fournit des mâts de navire de première qualité. Il est employé dans l'ébénisterie, dans la menuiserie fixe des maisons, des grands édifices et des bâtiments ; il sert au pontage des navires. Le pin jaune, qui n'est autre chose que le pin blanc venu à maturité, prend un beau poli, et a une couleur d'un jaune clair très-agréable.
	Bois à planche octogonal (Waney Board Pine.				
	12—30	18	14—30	18	
s par	20—50	30	10—16	12	Moins exploité que le pin blanc ; bois plus résineux et plus durable que ce dernier ; inférieur comme bois d'ébénisterie. Il fournit des mâts pour des navires de moyen tonnage, des vergues et différentes autres parties du vaisseau. Les vieilles racines sont pleines de résine et brûlent avec ardeur.
mon- nte et	.....	.....	.....	.....	Bois inférieur pour les usages généraux, mais durable quand il est sous terre ou immergé dans l'eau ; les souches restent de longues années sans se pourrir. On l'emploie dans la construction des quais et dans les parties des bâtisses près du sol ; il fournit des dormants de chemin de fer de première qualité.
nt et sions.	.....	.....	.....	.....	Bois tendre, de manufacture facile, mais peu estimé comme bois de construction. On l'exporte peu ; on en fait des ustensiles de ménage, seaux, cuves, tinettes, etc.

Les dimensions des billots ne sont pas indiquées pour les essences qui ne s'exportent pas sous forme de bois carré

PRIX COURANTS, APERÇU SOMMAIRE DES EXPORTATIONS, NOTES ET INDICATIONS DIVERSES.

PRINCIPAUX TERRITOIRES BOISÉS DU CANADA.

1. La Vallée de l'Ottawa. Superficie, 75,000 milles carrés. Pin blanc, pin rouge, frêne, érable, orme, épinette, chêne.
2. Le St. Maurice et ses tributaires. 22,000 milles carrés. Pin blanc, pin rouge, épinette, bouleau, érable, merisier, cèdre.
3. La contrée du Saguenay. 21,000 milles carrés. Pin blanc, pin rouge, épinette, bouleau, merisier.
4. Les Cantons de l'Est. Pin blanc, pin rouge, épinette, pruche, sapin.
5. La Péninsule de Gaspé. Pin rouge, pin blanc, épinette, bouleau, merisier, cèdre.
6. La Rive Nord du lac Huron. Pin rouge, pin blanc, épinette, cèdre, bouleau, érable.
7. La Péninsule du Canada Occidental Chêne, orme, noyer, bois durs en général.
8. Le Territoire d'Ontario, au nord du lac Ontario. Pin blanc, orme, érable, bois durs.

QUELQUES DÉTAILS SUR L'EXPORTATION ET LE MESURAGE DU BOIS.

Les essences suivantes sont exportées sous forme de madriers et planches : Les différentes espèces de PIN et d'ÉPINETTE. La longueur moyenne des billots est de 12 pieds ; on fait cependant des planches plus longues sur commande ; par suite des défectuosités dans les bouts, il se fait inévitablement un percentage moyen de 10 à 20 0/0 en longueurs variant de 6 à 11 pieds.

Les planches de 1, 1¼, 1½ pouce sont ordinairement vendues sans classification, et au *mille pieds*, égal à 1000 pieds courants de 12 pouces x 1 pouce = $\frac{36}{100}$ stères.

Les planches de 2 et de 3 pouces, appelées MADRIERS, sont classifiées en quatre qualités, et le produit d'une coupe de billots donne en moyenne comme suit :

Pin blanc.		*Pin rouge et Epinette.*	
1re	10 à 25 0/0	1re	20 à 25 0/0
2me	30 à 40 0/0	2me	40 à 50 0/0
3me	45 à 50 0/0	3me	20 à 25 0/0
4me	10 à 20 0/0	4me	10 à 15 0/0

Une coupe de billots donne en moyenne les *largeurs* suivantes :

Pin blanc.		*Pin rouge et Epinette.*	
11 pouces	50 à 60 0/0	9 pouces	60 à 75 0/0
12 do et plus	15 à 28 0/0	10 do et plus	5 à 8 0/0
7 à 10 pouces	20 à 25 0/0	6 à 8 pouces	10 à 15 0/0

Le pin blanc atteint jusqu'à 20 et parfois jusqu'à 30 pouces ; les planches de cette largeur sont très-recherchées.

Les madriers se vendent généralement au CENT, ÉTALON DE QUÉBEC, égal à 100 pièces de 12 pieds de long, sur 11 pouces de large et 2½ pouces en épaisseur.

On exporte sous forme de bois carré (square timber) : le pin, le chêne, l'orme, le frêne, les différentes espèces de noyer, le merisier, l'érable et le bois blanc.

On exporte du Canada deux espèces de douves en Chêne blanc :

1. LES DOUVES POUR PIPES (*Pipe staves*). Dimensions : Long., 66 pouces ; Larg., 5 pouces ; épaisseur 1 à 3 pouces. Ils se vendent au MILLE de 1200 morceaux du toisé suivant : 66 pouces en longueur, 5 pouces en largeur, 1½ pouce en épaisseur.

2. Les douves pour poinçons (*Puncheon or West India staves*). Dimensions ordinaires : Long., 42 pouces ; Larg., 5 pouces ; épaisseur, $\frac{3}{4}$ à 1 pouce. On fournit toute autre dimension sur commande. Ils se vendent au mille de 1200 morceaux de 42 pouces x 4 pouces x $\frac{3}{4}$ pouces.

MEILLEURS BOIS POUR LES DORMANTS DE CHEMINS DE FER.

La *pruche*, l'*épinette*, le *pin gris*.—Pour les clôtures et les poteaux télégraphiques : le *cèdre*.—Pour les bardeaux : le *cèdre* et le *pin blanc*.—Pour les genoux de navires : l'*épinette rouge*.—Pour le chauffage : l'*érable* et le *merisier*.

Arbres à aubier textile et fort : l'*orme* et le *frêne*.

Bois résineux : les Conifères en général, surtout le *pin rouge*, le *pin gris*, l'*épinette rouge* et le *sapin*.

Arbres dont l'écorce fournit le tannin : le *chêne*, la *pruche*.

Le plus beau bois d'ébénisterie : le *noyer noir*.

BOIS COMMUNS NON MENTIONNÉS CI-DESSUS A CAUSE DE LEUR PEU D'IMPORTANCE COMME BOIS DE COMMERCE.

L'aulne, le bois dur, le bois barré, le cèdre rouge, le charme, le cerisier à grappes, le châtaignier, le cormier ou masquabina, le marronnier d'Inde (importé), le platane, le peuplier, le tacamahaca, le pin gris ou cyprès, la plaine, le pommettier, le prunier sauvage, le saule, le senelier, le tremble, le sumac ou vinaigrier ; en outre, différentes autres espèces ou variétés appartenant aux genres *quercus*, *acer*, *ulmus*, *fraxinus*, etc. Tous ces arbres ont leur utilité. On voit que nous avons en même temps la quantité, la qualité et la variété.

ÉTAT COMPARATIF INDIQUANT LA QUANTITÉ ET LA VALEUR DES PRINCIPAUX PRODUITS FORESTIERS EXPORTÉS DE LA PUISSANCE DU CANADA DURANT LES ANNÉES 1876-77 ET 1877-78.

—	Année fiscale 1876-77		Année fiscale 1877-78	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$		$
Alcalis (potasse et perlasse).....	.....	423,894	16,460	471,832
Ecorce pour les tanneurs.cordes	43,224	170,632	74,497	301,699
Tilleul, noyer tendre et noyer dur.....M. pds.	2,031	39,825	1,919	39,863
Bois de chauffage.....cordes	176,302	349,472	167,555	337,935
Echalas à houblon, poteaux de télégraphe et autres....pièces	1,395,262	26,149	.....	43,643
Courbes et allonges.....pièces	25,924	28,619	26,156	20,343
Bois à lattes.....cordes	1,749	15,100	1,936	17,027
Billots, pruche.....M. pds.	1,493	2,102	599	2,863
" chêne..... "	365	4,527	1,297	17,221
" pin ..... "	425	1,857	455	1,891
" épinette..... "	2,937	12,047	2,791	11,844
" autres..... "	4,140	13,409	11,506	50,333
Chevrons .....pièces	22,942	5,214	53,575	8,793
Madriers.....cent étalon Québ.	225,465	7,771,476	259,150	8,465,053
Bouts de madriers "	12,355	348,080	16,183	360,193
Lattes, perches et piquets...M.	146,798	183,603	158,389	186,648
Madriers, planches et solives. M. pds	427,143	4,754,363	439,738	4,667,402
Voliges (planches minces)	.....	97,206	18,555	148,040
Douves.....M	5,001	473,095	1,951	452,673
Mâts et espars..... pièces	32,412	65,524	23,720	57,562
Rames .....paires	4,302	8,513	1,483	2,144
Bardeaux.....M	62,903	141,259	51,202	103,905
Billots à bardeaux.....cordes	1,236	3,499	719	1,727
Dormants et liens de chemin de fer.....pièces	866,300	174,291	923,946	195,810
Billots à dou es.....cordes	3,244	9,722	15,507	31,023
Bois de service:				
Frêne.....tonneaux	7,512	83,165	10,182	106,372
Merisier ..... "	33,177	252,874	42,286	296,323
Orme..... "	20,940	231,354	26,619	324,689
Erable..... "	767	6,127	472	4,549
Chêne..... "	66,952	1,093,010	97,766	1,642,085
Pin rouge ..... "	37,040	300,154	56,540	408,130
Pin blanc..... "	289,441	2,943,260	413,787	4,250,540
Tout autre..... "	11,193	114,811	7,868	93,569
Autres bois..... "	.....	106,420	.....	81,383

VALEUR TOTALE DES PRODUITS FORESTIERS EXPORTÉS DE CHAQUE PROVINCE DURANT LES ANNÉES 1876–77 ET 1877–78.

	1876–77	1877–78
Québec	$11,049,577	$3,439,143
Ontario	3,657,410	14,093,927
Nouvelle-Ecosse	912,014	1,009,241
Nouveau-Brunswick	4,367,308	4,766,408
Colombie Britannique	273,430	286,442
Ile du Prince-Édouard	77,760	70,426
Manitoba	.....	.....
Toute la puissance	20,337,469	23,665,587

Quoique ce ne me semble pas absolument nécessaire, je ferai remarquer ici, comme le professeur Lippens l'a fait dans son tableau, que les chiffres donnés dans les relevés précédents varient nécessairement d'année en année. Nous les avons donnés ici, afin de mieux faire ressortir l'importance des différentes essences exportées, tant pour la quantité produite que pour leur valeur considérée en elle-même. Remarquons en passant que, non-seulement on exporte du Canada des quantités énormes de bois, mais qu'on en consomme considérablement dans le pays même. Plusieurs industries très-importantes doivent leur existence à cette abondance de bois. Les principales sont: le sciage mécanique, la construction des navires, la charronnerie, la confection de meubles, la tonnellerie, etc.

Enfin, dans une correspondance, adressée au *Morning Chronicle* et signée "Un charpentier," paraît ce qui suit:

"Les lignes qui suivent sont un résumé télégraphique d'une partie de la réplique de Sir John aux remar-

ques de M. Mackenzie sur le discours du Trône, et elles se rapportent directement à une question d'importance vitale pour notre cité :

" Au sujet du commerce de la France et de l'Espagne, " Sir John se réjouit de pouvoir dire que " la France a " accueilli nos propositions d'un œil favorable et est " disposée à nous rendre la pareille, *en admettant nos* " *navires et certains autres articles aux conditions de la* " *clause de la nation la plus favorisée.*" Le sujet doit " être soumis demain à la chambre des députés."

" Tout le monde se rappelle encore que, lorsqu'une députation rencontrait l'Honorable M. Tilley sur un *steamer* de la ligne Allan, en octobre dernier, notre concitoyen, M. James G. Ross, parlant de la stagnation du commerce, de la rigueur de l'hiver qui approchait et de cette absence de vie que l'on remarquait dans la construction des navires, se servit entr'autres de ces expressions : " Donnez-nous la perspective que le droit différentiel sur les navires construits en Angleterre, sera enlevé (droit qui est de 40 francs contre 2 francs,) *et je mets immédiatement douze navires en voie de construction.*"

" M. Tilley, représentant l'intérêt de la construction des navires, a vu de suite l'injustice dont nous souffrons et n'a laissé sans doute aucun obstacle qui puisse s'opposer à une amélioration ; pour ce qui est du succès de ses négociations, l'extrait que j'ai donné plus haut le confirme amplement."

Dans quelques pages, ayant pour en-tête " *La question du jour est l'exclusion du Canada du marché européen,*" pages qui constituent une brochure, quoique petite, trop politique pour lui donner insertion dans un mémoire purement commercial, j'ai pris les renseignements qui viennent ci-après :

" En Europe, les constructeurs canadiens sont obligés de payer $8 par tonneau de droits d'entrée, c'est-à-dire

$16,000 sur un vaisseau de 2,000 tonneaux, tandis que le constructeur anglais, allemand, italien, norvégien ou tout autre, ne paie que 40 cents ou $800 de droits d'entrée sur un vaisseau de même capacité ? Ces chiffres sont assez éloquents.

Vaisseau de 2,000 ton. vendu en Europe.

Droits payés par le constructeur canadien.....	$16,000
Droits payés par les autres constructeurs.....	800
Perte du constructeur canadien sur un vaisseau :	$15,200

La marine marchande du Canada s'élève aujourd'hui à 1,350,000 tonneaux, c'est-à-dire qu'elle occupe le cinquième rang parmi les nations maritimes, dans l'ordre qui suit: L'Angleterre, les Etats-Unis, la Norvége, l'Italie et enfin le Canada. En mettant ses vaisseaux à une valeur moyenne de $40 le tonneau, le Canada arrive à un capital engagé dans sa marine marchande de $54,000-000. Voilà, certes, une industrie représentant de bien graves intérêts et qui cependant gémit sous le régime des prohibitions dont elle est frappée. Aussi, voyons-en les conséquences ruineuses pour tous les Canadiens et spécialement pour les constructeurs de vaisseaux à Québec.

Un vaisseau construit au Canada paye $8 par tonneau d'entrée, lorsqu'il est vendu en Europe, tandis que le vaisseau bâti par l'Angleterre, la Norvége, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Hollande, la Belgique et les autres pays, ne paie que 40 cents par tonneau.

Maintenant, si les constructeurs canadiens veulent vendre en Europe leurs 120 vaisseaux, de 1,000 tonneaux chacun, construits chaque année, voici ce qu'ils auront à perdre, sur la transaction, en prenant $40 par tonneau comme le prix moyen des vaisseaux sur les marchés européens.

Compte du constructeur canadien :

120 vaisseaux de 1,000 tonneaux à $40 le tonneau	$4,800,000
Droits différentiels de $8 à déduire par tonneau	960,000
Prix net des 120 vaisseaux canadiens	$3,840,000

Compte du constructeur européen :

120 vaisseaux de 1,000 tonneaux à $40 le tonneau	$4,800,000
Droits différentiels de 40 cents à déduire par tonneau	48,000
Prix net des 120 vaisseaux européens	$4,052,000

Droits différentiels contre le constructeur canadien :

Droits payés par le constructeur canadien	$969,000
Droits payés par le constructeur européen	48,000
Perte sèche sur 120 vaisseaux	$912,000

—

DROITS PROHIBITIFS CONTRE LE CANADA.

ARTICLES.	Droits payés par les nations européennes.	Droits différentiels contre le Canada.	Plus pour cent.
	$	$	
Navires de bois ou de fer, par tonneau	0 40	8 00	1,900
Fromage, par tonneau	8 00	36 00	350
Poisson, homards, p. ton.	8 00	60 00	200
Savon	12 00	Prohibé	.....
Empois	3 00	50 00	1,750
Alcool, par hectolitre	30 00	69 00	100
Coton tissé par cent	15	Prohibé	.....
Vêtements de coton, p. c.	15	Prohibé	.....
Tapis, par cent	10	60 c. lb.	.....
Couvertures, par cent	10	24 c. lb.	.....

ARTICLES.	Droits payés par les nations européennes.	Droits différentiels contre le Canada.	Plus pour cent.
	$	$	
Sellerie, par cent.....	10	Prohibé	.....
Gants de cuir, par cent...	5½	Prohibé	.....
Cordes de chanvre, p. ton.	30 00	60 00	100
Engins à vapeur, p. ton...	12 00	80 00	550
Instruments d'agriculture, par tonneau.....	12 00	36 00	200
Machines, par tonneau...	20 00	192 00	900
Machines à coudre, p. ton.	20 00	192 00	900
Faulx, par tonneau.....	40 00	228 00	620
Faucilles, par tonneau....	40 00	192 00	450
Scies rondes, par tonne....	40 00	280 00	550
Coutellerie, par cent.....	15	Prohibé	.....
Articles de fonte, p. ton..	10 00	Prohibé	.....
Couchettes et chaises de fer, par tonneau.....	10 00	Prohibé	.....
Clous forgés, par tonne...	16 00	Prohibé	.....
Serrures, pentures, p. ton.	24 00	Prohibé	.....
Effets de construction, par tonneau.....	24 00	Prohibé	.....
Vis de bois, par tonne....	16 50	Prohibé	.....
Ustensiles de fer pour cuisines, par tonne.....	28 00	Prohibé	.....
Ustensiles de cuivre, par tonne.....	40 00	280 00	600
Carrosses, par cent.....	10	Prohibé	.....
Chapeaux et fleurs.....	En franchise	14	.....
Articles de bois, par cent	10	18	80
Meubles, par cent.....	10	18	80
Habillements confectionnés, par cent.....	10	36	260
Chaussures, par cent.....	10	Prohibé	.....
Cuir, par cent.....	10	54	440
Lainages, par cent.....	10	Prohibé	.....”

Il faut remarquer que ce tableau de droits prohibitifs est basé tout spécialement sur le tarif français des droits douaniers, quant aux importations de l'étranger.

Par l'état que je vais soumettre, et que je dois en grande partie aux recherches de MM. J. Bell Forsyth et Cie., on verra " qu'il y a eu une diminution très-marquée dans le commerce du port de Québec cette année-ci. Cette diminution dans le nombre des navires à voiles a été de 296 vaisseaux, 259,511 tonneaux, tandis que les départs, avec chargements de bois, n'ont été que de 476 vaisseaux, 399,833 tonneaux, contre 796 vaisseaux, 670,627 tonneaux en 1877 :

" Une autre branche de commerce local est à peu près paralysée ; et pourtant elle devrait être, à tout prix, encouragée : c'est la construction des navires. Les prix d'aujourd'hui n'offrant aucun bénéfice, on ne voit que huit ou neuf vaisseaux en voie de construction dans les chantiers où l'on en voyait autrefois quarante et davantage.

" La fabrication de douves pour tous les pays en général et pour les Indes Occidentales en particulier a été très-modérée, et il n'y en a que très-peu en main. LES CARGAISONS ENVOYÉES DES PORTS DES ETATS-UNIS ONT, INDUBITABLEMENT, CAUSÉ BEAUCOUP DE TORT AU COMMERCE DU PORT DE QUÉBEC.

" Les exportations de cette année constatent une diminution considérable, et nous ne voyons pas qu'aucun encouragement ne soit offert à la fabrication des douves."

Le tableau suivant complètera les renseignements nécessaires à la parfaite connaissance de la question du bois qui intéresse tellement le Canada, ET L'ESPAGNE AUSSI DEPUIS QUELQUES MOIS.

ibitifs
droits

ois en
orsyth
s-mar-
née-ci.
piles a
ue les
de 476
seaux,

à peu
t prix,
Les
on ne
uction
arante

ays en
alier a
main.
S-UNIS
ORT AU

t une
qu'au-
on des

ements
ion du
PAGNE

BOIS DANS LE PORT DE QUÉBEC AU COMM

VOUTES.	Pin blanc. Carré.	Pin blanc. Waney.	Pin rouge.	Chêne.	Orme.	Frêne.	Merisier.	Tilleul.	Epinette rouge. Carré.	Epinette rouge. Pinte.	Noyer noir.	Tilleul et peuplier baumier.	Noyer tendre.	Erable.	Noyer dur.	Petite merise.	Epinette blanche.	Pruche
Moulins Jacques Cartier—E. L. Sewell																		
Alexandria—J. Bell Forsyth & Co	376,056	19,648	33,728	[illegible]		[illegible],541		975	1,242				938					
Cap Rouge, P. & W. Company	3,730,601	94,510	446,240		22,9[illegible]	36,641	1,622	3,821	3,768									
Dalhousie—Forsyth & Dalkin	947,853	41,465	110,[illegible]	79,002	771	10,175	102	263	75				76	69	6,657	186	216	
Victoria—C. Alleyn, jr	3,000			34,896										86		42		
Ring's End—Timmony, Jackson & Co	8,181	8,943		74,500		732							428		82			
New London — O'Connell & Munroe	107,863	293,287	47,598	240,573	62,456	13,901			60		3,011		229		877		49	
Union—M. Stevenson & Co	8,300	290,236	44,905	1[illegible],786	165,[illegible]	9,653							2,199	108				
Sillery, R. R. Dobell & Co	298,046	146,032	91,753	58,125	54,676	13,156	172	39	116		2,373		67		1,734	198		
Do Safety & Bridgewater, Sharples, Brothers & Co.	82,797	46,127	28,239	2,663	10,[illegible]	15,650	579								1,053			
Do James Bowen	240,086	23,541	67,818	174,687	26,720	2,751			127		50		4,820					
Pointe à Pizeau—R. R. Dobell & Co	36,058	1,123	5,153		821	1,688		72	100									
St. Michael's—Cook Bros. & Co	907,055	1,032,173	44,526	144,809	123,7[illegible]	93,375	6,988	563		5,254				41	400		8,073	
Anse Woodfield—S. Connolly	80,120	121,321	20,249	185,347	525	5,141	93	1,207										41,2
Spencer—Knight Bros. & Co	157,500	162,923	47,219	8,109	63,[illegible]	44,187	1,669	766	2,173									
Wolfe's—John Roche	100,256	55,914	190	110,475	6,931	23,047	953	165	30		7,504		1,269	29				
Ottawa—James Connolly	52,000	32,000				6,341					16		1,207	136	7,059	515		
Cape and L'Anse des Mères	650	250		12,760		426	4,537						632		845	45		
Archer & Co	2,580						5,600						771					
J. H. Clint's							2,651									225		
J. Lane & Co	46,447	312	21,602	5,889	668	296	8,456	125	9,509	96,999			443	88		149	4,456	1,8
T. Flood's	34,546		3,276		4,155	3,182				4,000					912		654	88,31
St. Charles—S. Peters	34,062	6,300	9,360	400		3,462							486		93			
Do J. J. Bew	4,639	2,687	95	41,003	42								23					
New Waterford—H. N. Jones	259,099	5,032	1,975			286												
Montmorency Mills																		
St. Nicholas Mills—J. G. Ross																		
Chaudière Basin—J. Breakey																		
N. L'pool—Ritchie Bros																		
Do Benson Brothers	295,200	153,895	102,279	159,784	61,744	6,143	741			10,500								
Do Hamilton Brothers											21	119	103	353		727		11
Etchemin—A. Atkinson & Co	31,058	12,167	22,038	36,668		710	360		524									
Hadlow West, G. B. Symes Young	528,272	41,196	13,743	151		3,164		66	2,547									
Mill Cove, A. F. A. Knight	212,530	21,446	24,208	2,530	934	1,674	21,000	65	650									
Hadlow, Price, Brothers & Co	1,645,373	119,219	88,228	8,034	41	2,165	15,252	445	3,676									
St. Lawrence W. Dock & W. Co	3,388,412	89,380	302,051	9,131	24,73[illegible]	102,136	7,711	4,141		16,898			766	2,399	62		62	12
Windsor—G. B. Symes Young	789,319	16,645	57,218	27,101	[illegible],072	2,286	2,380		127		1,090	964		7,176				3
South Quebec—Bennett & Co	156,783	44,814	8,900	126,386		616	10,379		334					1,555		1,671		
Indian Cove, A. Gilmour & Co	230,061	23,065	19,167	75,401	14,577	2,982	21,350		1,222						3,979			
Do James Patton & Co	72,053	277,220	9,511	248,315		5,112										4,766		
Do J. MacLaren & Co	246,599	2,449	26,410								323	1,564		234				
Total	15,113,563	3,179,720	1,723,760	2,070,498	652,747	450,612	116,195	12,773	26,280	133,651	14,388	15,297	2,170	13,223	22,441	16,597	5,437	131,74

ETAT COMPARATIF DE LA PRODUCTION, EXPORTATION ET QUALITÉ DE BOIS EN MAIN,—AU 1er JANVIER DE CHAQ
MOYENNES POUR CES DITES ANNÉES ET LES

ARTICLES.	PRODUCTION. 1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	Moyenne de production pour 5 ans. 1869 à 1873.	1874 à 1878.	EXPORTATION. 1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	Mo 1869
BOIS.													
Chêne ..... Pied.	4,505,676	2,873,607	2,595,729	3,927,555	1,516,223	3,077,118	3,083,758		2,208,040	3,243,520	3,632,200		
Orme ..... do	2,533,038	878,636	426,837	1,089,475	177,653	1,140,767	1,021,127	3,433,280	619,800	947,360	1,013,200		
Frêne ..... do	1,012,984	322,339	392,957	253,845	40,595	266,351	404,544	1,171,280	248,080	341,480	300,040	1,677,360	2,85
Mérisier ..... do	850,954	151,547	522,389	192,628	198,811	459,503	383,265	365,560	238,360	466,800	507,320	559,760	1,18
Epinette rouge ... do	324,638	196,142	303,524	76,429	29,306	123,009	186,607	749,700	600	2,960	2,640	139,880	23
Pin blanc—								1,960				202,760	46
carré ..... do	7,363,547	9,245,545	15,994,360	14,849,594	7,917,756	13,126,444	11,074,160					1,010	2
Waney ..... do	1,829,264	1,644,098	3,249,373	3,629,729	1,846,640	3,062,298	2,439,820	13,513,920	10,099,000	13,883,600	14,897,800	8,149,100	13,91
Pin rouge ..... do	3,692,869	1,721,077	1,709,652	1,198,389	1,359,756	1,820,117	1,936,348	1,413,280	1,519,240	1,831,360	1,961,360	1,249,840	1,69
DOUVES.													
Echelle ..... Mille.	1,869	1,010	958	1,098	300	1,632	1,047	1,600	881	1,320	1,239	598	1
Fût ..... do	1,293	800	565	1,307	563	3,819	905	1,549	1,488	1,917	2,759	1,152	2
Barril ..... do	1	5				74	1						
MADRIERS.													
Pin ..... Echelle.	6,262,510	5,730,126	6,073,378	5,881,854	3,946,751	4,764,218	5,578,923	5,170,441	4,618,944	5,632,474	5,341,329	3,692,996	4,765
Epinette ..... do	2,738,291	2,212,845	2,574,241	3,826,269	3,276,052	1,172,955	2,925,539	2,660,714	1,715,238	2,046,650	2,978,237	2,889,661	1,247
LATTES.													
Pin rouge et Pruche ..... Cordes.	681	920	1,281	1,698	1,535	489	1,223	1,778	1,553	1,444	1,727	1,332	1

QUÉBEC AU COMMENCEMENT DE L'ANNÉE 1879.

...e hêtre.	Noyer tes fre.	Erable.	Noyer dur.	Petite merise.	Epinette blanche.	Pruche.	Douves. Echelle. Mar.	Douves. Echelle. Cull	Douves. W. O. W. I. Mar.	Douves. W. O. W. I. Cull	Douves. R. O. W. I. Mar.	Douves. R. O. W. I. Cull	Douves. Barril	Madriers en pin. Echelle. Mar.	Madriers en pin. Echelle. Cull.	Madriers en épinette. Echelle. Mar.	Madriers en épinette. Echelle. Cull.	Planches de 1, 1½, 1¼, 2 pouces, en pin et épinette.	Aneppects.	Cordes. Lattes. Pin rouge.	Cordes. Lattes. Pruche.	Mâts en pin blanc.	Espars en pin blanc et rouge.	Espars en épinette.	Madriers en bois dur.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	56,650	21,750	784,538	...	...	...	...	...	...	55,000
...	938	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
76	69	...	6,657	186	216	...	11	...	10	5	...	...	...	2,909	9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	86	...	42	...	37	9	...	10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3	...	...	...	99,235	11,511	...	...	140,414	...	...	...	...	...	...	...
428	...	...	82	...	...	...	6	4	...	...	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
229	...	...	877	...	49	56	146	12	227	32	18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	78	1	...	...	...
199	...	108	...	...	...	...	68	24	35	47	23	13	...	...	...	...	...	...	...	10	...	...	1	...	...
67	...	...	1,734	198	...	...	21	6	110	17	2	...	...	11,632	1	1,266	...	280,500	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	1,053	...	...	...	41	...	19	29	3	...	...	25,479	1,300	3,400	1,704	131,279	3,745	...	41	...	...	...	600
820	...	...	...	...	...	...	73	11	107	33	2	12	1	2,000	...	...	...	...	...	83	4	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	19	...	41	13	2	1	1	50,430	2,638	255	...	724,587	2,475	...	...	...	...	...	7,492
...	41	400	...	8,073	...	41,215	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
269	29	...	7,059	515	...	...	46	3	20	4	12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
207	136	...	845	45	...	...	30	2	93	14	23	9	...	30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
532	...	...	...	...	...	...	17	1	1	2	2	3	...	17,153	3,148	99,710	28,18	2,725,155	...	2	...	...	1	...	...
71	...	...	...	225	...	...	...	...	...	5	...	6	...	25,235	1,000	48,996	180	136,010	...	...	...	122	281	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4,200	13,286	2,080	4,090	684,000	...	...	...	...	...	...	...
43	88	...	...	149	4,456	1,847	...	...	...	...	...	...	...	...	96,000	...	3,500	1,400,000	...	...	...	...	...	...	...
...	...	912	...	...	654	88,316	...	...	...	...	...	...	...	...	7,000	...	...	361,000	...	...	...	...	...	...	500,000
86	...	...	93	...	...	...	...	...	5	...	...	...	...	3,080	...	...	...	1,450,000	...	...	...	...	...	...	275,000
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2,153	...	...	129,652	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	950,000	201,000	23,000	22,000	10,510,000	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	128,214	5,541	177,196	22,624	1,788,133	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	73,000	30,000	44,000	18,000	1,340,000	...	...	...	...	...	...	...
19	103	353	...	727	...	114	13	1	...	1	...	...	...	95,182	22,581	20,369	7,300	414,109	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	9,829	6,578	50,117	19,464	1,213,409	...	11	82	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	8	1	...	...	...	580,179	58,556	...	...	9,845	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	11,681	2,162	245,071	55,577	5,572,626	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	126	...	...	...	...	...	...	...	119,000	80,545	47,067	1,151	4,533,793	...	...	77	...	...	...	...
...	766	2,399	62	...	62	32	...	...	...	...	...	...	...	20,192	...	67,600	...	283,964	...	24	28	...	...	...	...
4	...	7,176	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	41,983	...	95,500	...	21,000	...	...	167	...	41	5	8,900
...	...	1,555	...	1,671	...	...	54	5	13	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	3,979	...	...	...	52	11	...	33	...	2	...	60,637	...	90,[illegible]56	3,050	...	...	...	60	...	...	...	...
...	...	234	...	4,766	...	...	231	22	216	33	35	3	...	500,453	2,600	...	...	208,000	...	...	22	7	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	98,204	...	35,427	...	247,927	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	520,000	21,000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	2,170	13,223	22,441	16,597	5,437	131,743	846	102	915	273	122	53	2	3,449,437	578,615	1,101,160	209,109	35,080,941	6,220	130	559	130	327	478	882,190

N,—AU 1er JANVIER DE CHAQUE ANNÉE POUR LES ANNÉES 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, RESPECTIVEMENT, -AVEC DES
R CES DITES ANNÉES ET LES PRÉCÉDENTES.

EXPORTATION. 1876.	EXPORTATION. 1877.	EXPORTATION. 1878.	Moyenne d'Exportation pour 5 ans. 1869 à 1873	Moyenne d'Exportation pour 5 ans. 1874 à 1878.	TOTAL EN MAIN. 1874.	TOTAL EN MAIN. 1875.	TOTAL EN MAIN. 1876.	TOTAL EN MAIN. 1877.	TOTAL EN MAIN. 1878.	Moyenne de bois depuis 5 ans. 1869 à 1871.	Moyenne de bois depuis 5 ans. 1874 à 1878.	ARTICLES.
3,243,520	3,632,200											**Bois.**
947,360	1,013,200											
341,480	300,040	1,677,360	2,853,656	2,838,880	2,994,788	3,307,354	2,413,187	2,148,035	2,070,398	1,504,605	2,586,772	Chêne..... ..Pied.
466,800	507,320	559,760	1,183,520	862,280	1,771,935	1,717,200	1,157,804	1,049,515	652,747	973,755	1,268,810	Orme..... do
2,960	2,640	139,880	235,160	279,008	849,808	703,640	661,433	533,770	450,612	216,197	639,852	Frêne..... do
		202,760	466,720	433,000	300,483	227,085	275,934	82,825	116,195	86,178	198,504	Mérisier..... do
		1,010	24,328	1,840	222,295	263,561	191,088	132,539	159,931	87,780	193,883	Epinette rouge.... do
13,883,600	14,897,800	8,149,100	13,916,608	12,108,688	8,211,490	8,716,030	12,167,012	13,804,072	15,113,563	11,209,144	11,602,433	Pin Blanc— do
1,831,360	1,961,360	1,249,840	1,699,896	1,595,016	4,053,000	2,084,364	2,502,317	2,633,722	3,179,720	2,447,903	3,010,679	carré..... do
					3,404,124	3,186,820	2,614,080	1,686,614	1,723,760	1,636,244	2,523,079	Waney..... do
												Pin rouge..... do
1,320	1,239	598	1,531	1,127								**DOUVES.**
1,917	2,759	1,152	2,599	1,773	1,658	1,743	1,397	1,132	948	1,002	1,395	Echelle.....Mille.
					5,586	4,607	3,222	2,014	1,363	3,063	3,358	Fût..... do
					65	69	48	8	2	50	38	Barril..... do
5,632,474	5,341,329	3,692,996	4,765,353	4,891,236								**MADRIERS.**
2,046,650	2,978,237	2,889,661	1,247,699	2,458,100	3,138,618	4,673,918	4,614,822	4,274,297	4,028,052	2,178,232	4,145,941	Pin.....Echelle.
					1,081,880	1,543,640	1,870,910	1,123,878	1,310,269	602,315	1,386,115	Epinette ..... do
												LATTES.
1,444	1,727	1,332	1,597	1,566	296	623	460	489	689	1,233	511	Pin rouges et Pruche.....Cordes

PRIX COURANTS DES BOIS MADRIERS, &c. 1er DECEMBRE 1878

PRIX COURANTS DES BOIS, MADRIERS, &c., 1er DECEMBRE 1878.

	$ cts.		$ cts.
Pin blanc en radeau, inférieur et commun, selon moyenne et qualité, &c.	0 10	à	0 12
de moyenne qualité	0 12	à	0 15
bon et supérieur	0 15	à	6 20
en état d'être mis à bord	0 12	à	0 25
Waney 18 à 19 pouces	0 22	à	0 24
do 19 à 21 "	0 24	à	0 27
Pin rouge en radeau, suivant moyenne et qualité	0 13	à	0 21
en état d'être mis à bord	0 16	à	0 22
Chêne, canadien, do	0 28	à	0 30
Do Michigan et Ohio do	0 32	à	0 36
Orme ... de 40 à 50 pieds	0 24	à	0 26
Do ... de 30 à 35 pieds	0 20	à	0 22
Frêne, 14 pouces et au-delà	0 25	à	0 26
Merisier, 16 pouces en moyenne	0 15	à	0 18
Epinette rouge, carrée	0 10	à	0 12
Do plate	0 09	à	0 12
Douves, suivant qualité et spécification	$220	à	$230
Do pour douves	$ 62	à	$ 65

Madriers, clairs, suivant qualité et spécification...$90 à 94 pour 1ère, $58 à $60 pour 2nde, et $23 à $27 pour 3ème qualité.
Do Michigan...$94 à $100 pour 1ère, et $65 pour 2nde qualité.
Do flottes...$84 pour 1ère, $52 pour 2nde, et $20 pour 3ème qualité.
Do épinette blanche, claire...$32 pour 1ère, $22 pour 2nde, et $16 pour 3ème qualité.

Le bois de commerce vendu au Canada ou exporté, est inspecté par des personnes compétentes nommées par le gouvernement et que l'on désigne sous le titre d'inspecteurs et mesureurs de bois (*cullers*). Le tarif des honoraires perçus pour cette inspection a été fixé par le gouvernement, tel qu'il appert par l'avis suivant :

" Département du revenu de l'Intérieur.

" Avis public est par le présent donné, que le tarif suivant pour le mesurage et l'inspection du bois carré, a été approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, comme devant être mis en force le et après le 18 de juin courant.

A. Brunel,
Commissaire du revenu de l'Intérieur."

Ottawa, 27 juin 1877.

Tarif des honoraires pour l'inspection et mesurage du bois de commerce.

	centins.
Pin blanc, noyer ou bois blanc, par tonneau.....	5.0
Pin rouge.....	6.6
Bois dur.....	6.6
Bois équarri..... ...	6.6
Bois mesuré au cordeau.....	7.5
Pruche.....	3.5

Pour inspecter et mesurer le bois prêt à être livré au commerce, ou pour le mesurer dans un état propre à être chargé à bord des navires, ou pour en calculer la quantité quand il n'y est pas pourvu autrement.

	centins.
Pin blanc, équarri, mesuré au cordeau.....	12.3
Pin blanc, carré, et équarri.....	9.8
Pin rouge.....	10.8
Bois dur.....	12.2

Une question qui se présente naturellement par rapport au commerce de bois canadien et des vaisseaux construits au Canada, est celle-ci : Trouvera-t-on quelque part, dans les territoires espagnols, un marché pour ces bois et ces vaisseaux ?

Quant aux derniers, je ne ferai que citer ici le paragraphe suivant du *Las Novedades*, journal espagnol publié à New-York : " Le ministère de la marine à Madrid a autorisé M. le consul d'Espagne à Saint-Thomas, d'accorder provisoirement le droit de porter le pavillon espagnol aux vaisseaux construits en pays étrangers, et acquis par des sujets espagnols. " Maintenant, dans la juridiction de ce consulat général, outre les vice-consulats et les agences consulaires à Terreneuve et aux îles de Saint-Pierre et Miquelon, il y a, dans la puissance, au moins 20 bureaux consulaires d'Espagne, et l'on se propose d'en établir davantage. Tous mes vice-consuls et mes agents consulaires, ainsi que moi-même, nous serions heureux de pouvoir user davantage de ce privilége, comme cela a été fait l'année dernière par le digne vice-consul d' Espagne à Saint-Jean, N.-B., par rapport à un vaisseau construit au Canada et qui fut vendu à un sujet espagnol.

Quant au commerce du bois, de l'immense quantité de douves, paquets de douves assorties (*shooks*), des boîtes à sucre, etc., exportées par les Etats-Unis en Espagne et aux provinces espagnoles des Indes occidentales, une très grande partie pourrait tout aussi bien être fournie par le Canada et ainsi produire un revenu très considérable à la puissance. L'exportation de ces articles des Etats-Unis se monte à des millions de dollars annuellement, comme on peut le voir par leurs propres statistiques.

Et cette mention de statistiques me rappelle qu'on demande encore à la chambre de commerce de la puis-

sance de solliciter le gouvernement canadien d'établir un bureau de statistiques pour y recueillir tous les renseignements relatifs au commerce intérieur et étranger du pays. Cette question a été bien des fois agitée auparavant, mais sans aucun résultat pratique jusqu'à ce jour ; elle ne manque cependant pas d'importance ; voilà ce que l'on pense et ce que l'on dit au Canada.

En effet, ce serait une des plus grandes améliorations que l'on pourrait faire dans l'administration des affaires du pays, et qui se rapporte directement au sujet que je traite en ce moment.

Dans un ouvrage que j'ai écrit et publié en 1863, intitulé : "Physique et météorologie mises à la portée de tous," je disais que, à mesure que la connaissance du globe terrestre s'étendait et que les différents pays s'établissaient d'une manière permanente, le besoin d'une science nouvelle, ou plutôt d'une nouvelle branche de la science de la géographie se faisait sentir. Les nations qui habitaient alors la terre voulaient avoir un état exact de leurs richesses, de leurs ressources, de leur population, etc., et ainsi, la science des statistiques qu'on peut appeler, les mathématiques de la géographie, fut créée.

Nous, espagnols, nous pouvons regarder cette science comme venant presqu'entièrement de nous, car, comme je l'ai déjà dit ailleurs, si les Romains avaient leur *cens*, il est certain que ce fut l'Espagne qui, la première parmi les nations, fit du recensement un acte d'administration.

Ce fut le sujet des travaux de Achenwall de Sully et de Monchrestien de Watteville. Il est de fait que ces écrivains ont grandement contribué, théoriquement et spéculativement, à faire connaître ces deux sciences si étroitement unies et si importantes de nos jours, et qui ont si largement contribué à l'une des branches les plus

parfaites de la science : la connaissance des choses par les nombres.

Je pourrais dire que, dans le domaine de la vérité, les nombres sont comme les étoiles qui servent à guider le voyageur dans sa course ; les calculs mathématiques sont comme les rayons solaires : leur effet et leur résultat sont la vraie lumière et la vérité elle-même.

M'est avis que ce désir d'obtenir des renseignements exacts sur les statistiques est très naturel.

Tandis que pour celui qui étudie l'histoire ou la géographie ou aucune autre science, les rapports des premiers établissements et le développement ultérieur d'un pays, les limites de son territoire et l'aspect qu'il présente, son climat et les autres détails qui concernent son propre pays, lui offrent le plus grand intérêt, néanmoins pour ceux qui examinent ce sujet au point de vue pratique, l'enseignement qui leur permettra d'acquérir une connaissance profonde des ressources d'une nation et qui les mettra en état de juger avec discernement de sa position actuelle dans tout ce qui constitue la richesse, la prospérité commerciale, est d'une plus grande importance encore. Et je dois dire ici, qu'il est regrettable que toutes les raisons auxquelles j'ai fait allusion plus haut, soient si opposées aux chances que pourrait avoir le Canada d'occuper un rang élevé parmi les autres nations ; car on doit avouer que, sous bien des rapports, le Canada est grandement favorisé par la nature. Le sol de toute la puissance est très-fertile, et produit annuellement d'excellentes récoltes. Des mines très riches sont déjà exploitées avec succès, et l'on en découvre de nouvelles presque tous les jours. Les facilités que le pays offre pour la navigation internationale ou inter-provinciale, ne peuvent pas être surpassées. Il possède les plus beaux fleuves, les plus belles rivières et les plus grands lacs du monde. Ses canaux

sont faits d'après les principes les mieux approuvés par les hommes scientifiques. On y construit actuellement un chemin de fer qui doit le traverser dans toute son étendue; il commencera à l'océan Atlantique pour se terminer à l'océan Pacifique, ET OUVRIRA LA ROUTE LA PLUS COURTE ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE, A TRAVERS LE CONTINENT AMÉRICAIN. En général, les ressources du pays en bois, minéraux, poissons, etc., sont pour ainsi dire inépuisables.

Les nations, pas plus que les individus, ne peuvent en venir à une entente sur les moyens à prendre pour établir des relations entr'elles, sans s'être préalablement connues.

Cette connaissance mutuelle ne peut se faire, en général, que par l'entremise de leurs gouvernements. Et c'est plus particulièrement le cas pour les pays qui se trouvent dans la même position que le Canada qui, il me fait peine de le dire, est généralement peu connu en Europe.

Le défaut de renseignements suffisants m'a causé beaucoup de travail et d'ennui en rédigeant ces mémoires. Il est vrai qu'il a paru de temps à autre certains documents qui avaient rapport aux sujets que je traite, mais en autant que j'ai pu l'apprendre des personnes auxquelles je me suis adressé, ou par les recherches que j'ai faites moi-même, il n'existe aucun traité complet sur ce sujet.

Dans mon humble opinion, on devrait ouvrir ce bureau de statistiques sans délai et adresser à chacun des représentants des nations étrangères trois exemplaires du rapport du dit bureau, dont un pour être transmis à leur gouvernement respectif, un pour l'usage personnel des agents consulaires, de manière à les mettre en état d'agir avec connaissance de cause, quand des questions pourraient se soulever entre le pays qu'ils représentent

et celui dans lequel ils se trouvent, et enfin un troisième exemplaire pour être gardé dans les archives de chaque agence consulaire

L'influence à laquelle j'attribue le fait que le commerce de l'Espagne avec le Canada n'est pas très étendu, est que, jusqu'à ce moment trois intérêts ont été placés avant celui de l'Espagne au Canada. J'en parlerai ailleurs dans ce mémoire.

Lors du traité d'Utrecht, l'Angleterre, en autant que ses colonies s'y trouvaient intéressées, était absorbée par l'idée d'attirer à elle tout leur commerce exclusivement.

A la fin du siècle dernier et au commencement de celui-ci, elle était préoccupée de l'idée d'opérer une résistance aux empiètements de Napoléon Ier. Elle opposa une implacable hostilité à son système continental, et ne fit aucune distinction entre le commerce de la France et celui de l'Espagne.

Depuis, à une époque plus voisine de nous, il est possible que des hommes d'état de l'Espagne, s'occupant de sujets plus rapprochés d'eux, n'aient pas su profiter de quelques circonstances avantageuses à son commerce que la politique de l'Angleterre ou son amitié aurait pu présenter à l'Espagne. Dans le moment actuel, je suis d'opinion que non seulement une grande partie du peuple canadien verrait avec plaisir s'établir des relations commerciales plus intimes avec l'Espagne, mais qu'il y en a d'autres qui, toute autre considération mise à part, désireraient protéger l'intérêt de l'Espagne contre d'autres intérêts étrangers Nulle autre nation ne se trouverait placée dans une meilleure position que l'Espagne pour adopter une politique amicale, parceque l'Angleterre ne regarde pas l'Espagne comme une rivale autant qu'elle regarde au même titre d'autres pays plus rapprochés d'elle-même et de son peuple; celui-ci ressent probablement plus de sympathie pour l'Espagne que pour toute autre nation étrangère.

Dans une circonstance particulière, lors de l'enquête faite sur la conduite de Lord Todrington à Ceylon, Lord John Russell dit que Sa Seigneurie était accusée d'avoir mis en force la loi martiale, ce qui avait été fait par le Duc de Wellington en Espagne. Le Duc se leva alors et dit : " La loi martiale est l'expression de la volonté d'un général ; les gouvernements d'Espagne et de Portugal m'ont confié l'exécution de la loi martiale, c'est-à-dire qu'ils ont fait de ma volonté la loi de leur pays ; et l'usage que j'ai fait de mon pouvoir a été de faire respecter les lois de ces nations. Je prie donc le noble Lord de l'autre côté de cette chambre de n'établir aucune comparaison quelconque entre ce noble Lord et moi."

La manière dont cet incident parlementaire fut accueilli par la presse anglaise, nous fait voir que les préjugés de l'anglais insulaire contre la justice étrangère étaient moins forts contre l'Espagne que contre les autres nations ; et de plus, que la sympathie qu'il portait à l'Espagne dans le temps qu'elle luttait contre Napoléon Ier, existait encore au temps où ce débat a eu lieu.

Il n'y a donc aucune raison de redouter aujourd'hui une intervention hostile de la part du gouvernement impérial. Il désire que le Canada établisse des relations commerciales plus étroites avec l'Espagne. C'est l'intérêt de l'Angleterre ; parce que la politique commerciale des Etats-Unis et l'agitation qui existe aujourd'hui au Canada, doivent faire comprendre à l'Angleterre que l'encouragement du commerce entre l'Espagne et le Canada affaiblirait celui des Etats-Unis, et donnerait satisfaction au parti, qui est aujourd'hui mécontent de l'état actuel du commerce de la puissance.

Le Canada, il est vrai, est toujours une colonie dépendante de la Couronne britannique ; mais soit que l'An-

gleterre veuille conserver au fond la direction des affaires étrangères du Canada, soit qu'elle ait l'intention de donner à ce pays une sorte d'autonomie sous forme de vice-royauté, et peut-être même de complète monarchie constitutionnelle, comme l'indiquait dernièrement, à tort ou à raison, un écrivain canadien, dans les paragraphes que je résume ci-dessous, je pense que l'Espagne pourra toujours traiter d'une manière très satisfaisante avec le Canada.

" Pourquoi, dit cet écrivain, les hommes d'état anglais s'opposeraient-ils à ce brillant avenir de la Confédération Canadienne ? N'avons-nous pas été habitués à regarder la confédération comme une époque de transition de quelques années, nous conduisant immediatement à l'autonomie ? Lorsque Son Excellence le Marquis de Lorne et Son Altesse Royale la Princesse Louise ont été désignés pour présider au gouvernement du Canada, croit-on que Lord Beaconsfield, avec ses hautes visées, n'avait pas d'autre but que de les placer dans la position de gouverneur-général d'une colonie, attachée à l'administration du bureau colonial et soumise au contrôle de ses employés ?

" N'est-il pas plus probable que le gouvernement anglais, ne voyant d'autre solution à la situation que la création d'une monarchie constitutionnelle au Canada, a voulu nous faire comprendre que Son Excellence et sa royale épouse pouvaient être nos futurs souverains ?

" N'y aurait-il pas là une solution pratique à toutes les difficultés ? Pour le Canada, l'autonomie ; pour l'Angleterre, une alliance durable, cimentée par la communauté des intérêts. "

Les intérêts commerciaux de l'Espagne et du Canada peuvent, en effet, se concilier facilement. L'Espagne produit beaucoup d'articles dont le Canada a besoin et qu'il ne peut produire lui-même. Il en est de même

pour les provinces espagnoles au delà des mers. De plus, ces pays ne sont pas voisins. Il n'y a en jeu aucun sujet d'ambition qui pourrait amener une collision.

La politique de Jacques Ier, roi d'Angleterre, était d'entretenir une alliance perpétuelle entre l'Espagne et ce royaume. Il désirait que cette alliance fût tout à la fois politique et commerciale. Il n'en avait pas été ainsi sous le règne d'Elizabeth qui l'avait précédé. On ne peut douter qu'elle ne désirât entretenir une alliance commerciale avec l'Espagne, et l'hostilité politique qu'elle lui témoignait, était basée sur le désir de forcer le gouvernement espagnol à lui accorder les avantages commerciaux qu'il lui refusait, quoiqu'elle fût obligée aussi de céder au fanatisme religieux d'une grande partie de ses sujets.

Que n'eût pas pu faire la réunion de la marine et de l'armée d'Espagne à la marine et à l'armée anglaise ? On aurait évité par là, toutes les guerres qui ont eu lieu entre ces deux nations. Si, dès le commencement du règne d'Elizabeth, on eût entretenu des relations commerciales entre ces deux nations, l'*Invincible Armada n'aurait pas péri*, et beaucoup d'autres faits aussi déplorables ne feraient pas aujourd'hui partie du domaine de l'histoire.

Mais aucun arrangement effectif ne pourra se faire, tant qu'un lien social entre les deux pays n'existera pas. Je ne veux pas parler d'émigration dans le sens ordinaire de ce mot, quoique je sois d'opinion que les montagnes de mon pays conviendraient à des colons canadiens et qu'ils en retireraient quelques avantages. Mais sous ce rapport nous sommes dans la même condition, aucune des deux nations n'a un surplus de population. Cependant, si les Canadiens voyagaient plus en Espagne, et les Espagnols au Canada, s'il s'établissait des rapports sociaux entre eux, les résultats qui

suivent toujours les liaisons amicales se feraient inévitablement sentir. Le commerce de l'Angleterre est répandu dans toutes les parties du monde, parceque les Anglais se sont établis partout, souvent même sous des souverains étrangers comme dans le Zanzibar et dans plusieurs des îles indépendantes de l'Océan Pacifique. On s'est aperçu que là où les sujets anglais habitent, le commerce anglais s'établit.

Ce fait semble avoir été connu des anciens, si l'on peut en juger par cette maxime : " Le Romain habite le pays qu'il a conquis. " Il n'est plus question de conquête, si ce n'est de celle de l'amitié, mais cette dernière est très essentielle à l'accomplissement parfait de nos plus ardents désirs.

On trouve dans ce vaste territoire du Canada tous les produits des climats septentrionaux, y compris presque tout ce que Cuba importe aujourd'hui des Etats-Unis : grains, fleur, lard et toutes sortes de viandes préparées, poissons, produits de la laiterie, bois en immenses quantités et machines, en un mot tout ce qui constitue les principales importations de Cuba et des autres colonies espagnoles.

L'excellente qualité des produits du Canada, leur permet d'occuper aujourd'hui un rang distingué sur le marché anglais, et dans bien des cas, comme pour les couvertures et les étoffes de laine fabriquées à Cornwall, Ontario, ces produits canadiens sont préférés aux produits de même nature provenant des manufactures anglaises. On les confond cependant bien souvent avec les produits des Etats-Unis, sous le nom générique de produits *américains*.

A preuve, je citerai un article d'un journal anglais de Québec, publié dernièrement.

Un canadien qui visitait la mère-patrie, fut invité à dîner chez un de ses amis à Londres. Pendant qu'au

dessert ils mangeaient du fromage, l'hôte dit au canadien : " Vous n'avez pas de *stilton* semblable à celui-ci au Canada, je suppose ? " " On y fabrique d'excellent *stilton*," reprit le canadien, qui examinait en même temps le fromage qui se trouvait sur la table, et qui y découvrit les initiales d'un fabricant de fromage de la ville de Guelph, province d'Ontario. " Seriez-vous surpris d'apprendre que ce fromage a été fait au Canada," demanda le canadien à son hôte ? " Je serais en effet très surpris," répliqua l'hôte, " si j'apprenais que mon fournisseur m'eût envoyé un fromage canadien pour un *stilton*." On questionna ensuite le fournisseur qui avait fourni le fromage, et il avoua avoir envoyé, en effet, un *stilton américain*, en ajoutant que la qualité de ce fromage était regardée par les connaisseurs comme étant égale aux véritables fromages *stilton*.

Cette histoire, qui est véritable, nous démontre deux choses : la première, que les Canadiens font d'excellent fromage, et la seconde, que les marchands de la mère-patrie n'ont pas encore appris à distinguer ce qui est canadien d'avec ce qui est américain.

Lorsque le Canada commença à exporter des animaux en Angleterre, la meilleure qualité de bœuf était désignée sous le nom de " bœuf américain " ; conséquemment cet article ne pouvait pas se vendre à un prix aussi élevé qu'il l'aurait dû. Mais ces désappointements portent leur remède avec eux ; le Canada gagne tous les jours du crédit sur le marché anglais, et est considéré aujourd'hui comme un important fournisseur de provisions de bouche. Il y a des gens, sans doute, qui, dans leur extrême désir de faire du commerce, se prêteront à ces choses et se lanceront dans des entreprises auxquelles la nouveauté seule donne une certaine vogue. Citons, par exemple, la manufacture du sucre de betteraves. Sur ce sujet, l'opinion de M. Dunstan, déjà citée dans

mon mémoire I, vient tellement à propos, que je ne puis m'empêcher de la reproduire ici : "Quand quelqu'un veut raffiner du sucre pour fournir à la consommation des habitants de la Puissance, qui doivent nécessairement s'en procurer quelque part, et qu'il fait en sorte que ce sucre soit payé avec du poisson, du bois, du charbon, du foin, des patates et d'autres produits du pays, la loi du fisc l'en empêche. Mais, s'il veut créer une industrie nouvelle qui n'offre aucune assurance que les matériaux nécessaires à la continuation de son succès existent, comme, par exemple, la fabrication du *sucre de betteraves*, de suite le gouvernement offre une prime magnifique." Cette prime est l'exemption de tous les droits, accordée par le gouvernement de la Puissance pour un certain nombre d'années ; ce qui, d'après le tarif actuel, équivaut à une protection de 43 0/0 et à l'octroi de $75,000 offert par le gouvernement provincial pour l'établissement de la première manufacture au Canada.

Il n'est pas nécessaire d'être bien profond dans la connaissance de ces questions pour comprendre que le sucre de betteraves ne peut pas être comparé au sucre de canne, et que ses qualités saccharines sont bien inférieures à celui-ci.

La province de Québec a compris cela, et a fait preuve de bon sens, en refusant de souscrire un capital de $200,000 pour commencer les opérations, quoique la personne intéressée à l'établissement d'une manufacture de sucre de betteraves, offrît de souscrire la somme de $40,000 pour cette entreprise.

Dans mon humble opinion, je crois que ce serait de politique peu judicieuse que d'accorder des octrois à de pareilles entreprises, parce que ce serait agir certainement au détriment des intérêts d'autres industries qui ont fait leurs preuves, pour soutenir pendant quelque

temps une nouvelle industrie appelée indubitablement à périr sinon mort-née, du moins quelque temps après sa naissance.

Le *Sun*, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, dont le rédacteur, M. Livingstone, est en ce moment à Ottawa, publiait dernièrement un article sur les futurs changements que doit subir le tarif.

En voici des extraits :

" Tout individu d'une intelligence ordinaire, pour peu qu'il s'en donne la peine, peut, certainement, deviner d'avance ce que sera en général le nouveau tarif. Le principe sur lequel il reposera, et qu'ont fait entrevoir Sir John, le Dr. Tupper, M. Tilley et autres dans leurs discours, est l'IMPOSITION D'UN DROIT SUR LES ARTICLES IMPORTÉS AUJOURD'HUI AU CANADA ET QUE L'ON Y FABRIQUE SUR UNE CERTAINE ÉCHELLE. Si l'importateur examine le bilan des importations du Canada, tel qu'on le trouve dans les rapports du commerce et de la navigation, et se rend compte de tous les articles fabriqués au Canada qui y sont énumérés, il aura une idée assez exacte des différentes espèces de marchandises qui subiront une augmentation des droits de douane. Il faut y compter d'autant plus, que les membres du gouvernement d'aujourd'hui, alors qu'ils étaient dans l'opposition, ont fait des déclarations réitérées, nettes et précises sur ce point.

" Le tarif doit être reconstruit sur un principe ; et c'est là le principe avoué par le parti ministériel, lorsqu'il était dans l'opposition. Le gouvernement sera conséquent avec lui-même, et fera jusqu'au bout comme il l'a dit. IL Y A, CEPENDANT, DES ARTICLES QUI SONT TAXÉS AUJOURD'HUI, QUI N'ENTRENT PAS DANS LES PRODUITS MANUFACTURÉS, ET QUE LE PAYS NE PRODUIT PAS ; CEPENDANT CES ARTICLES SONT NÉCESSAIRES A LA VIE ; ce sont entr'autres : le thé, le café, etc. Il est à

espérer que le gouvernement se convaincra de l'opportunité si non d'abolir, du moins de réduire les droits imposés sur ces articles. S'il ne les abolit pas, il peut certainement les équilibrer et devrait même les réduire.

Il y a aussi la mélasse, dont les pauvres gens font une consommation régulière et qui entre en grandes quantités dans les approvisionnements des camps des chantiers. Il est donc à espérer que les droits seront considérablement réduits sur cet article."

Ainsi qu'on le dit plus haut, la mélasse est un article de consommation générale dans la classe pauvre. Dans les campagnes, dans les chantiers, surtout dans la province de Québec, jusqu'au golfe Saint-Laurent, on fait grande consommation de mélasse, surtout durant les hivers, alors que les communications intérieures deviennent plus longues et plus difficiles. Un médecin distingué, qui a joué un rôle marquant dans la politique canadienne, et par dessus tout un homme sincèrement attaché à l'avancement de son pays, le Dr. Fortin, me disait qu'il ferait tout au monde pour que la mélasse se trouvât un jour au nombre des articles admis en franchise au Canada.

Le savant médecin a parfaitement raison. On donne à la mélasse grand nombre de propriétés bienfaisantes. Ce qui est certain, c'est qu'elle a des propriétés nutritives à un haut degré. Rien qu'à voir des familles entières, dont c'est le principal article de consommation, florissantes de santé, des marmots sans nombre aux joues vermeilles et jouflues, on peut se convaincre qu'il n'y a rien d'exagéré dans les qualités que l'on met au crédit de la mélasse. Dans la pharmacie, c'est bien connu, cet article sert souvent et avec succès comme fébrifuge et préventif contre la fièvre. Dans l'industrie, on s'en sert aussi, et les rouleaux d'imprimerie lui doivent leur existence, ainsi que certaines préparations de tabac.

Le goût du sucre est déjà une certaine considération dans la consommation de la mélasse. On aime le sucre et tout ce qui est sucré. C'est pour cela que les vins de Tarragone et de Malaga sont très-prisés sur les marchés canadiens et qu'on les préfère à une foule d'autres, excellents d'ailleurs, mais qui contiennent une proportion bien moindre de saccharose. Les vins sont désignés par les gens sous le titre de vins rouges ou vins blancs. Mais on courtise plus généralement le vin rouge, le Malaga et le Tarragone.

L'histoire de l'acclimatation du Tarragone au Canada est courte et simple Ma digne et vénérable amie, la supérieure de l'Académie de Jésus-Marie à Sillery, près Québec (4 milles environ), qui a été supérieure d'une maison du même ordre à Tarragone, lorsqu'elle est arrivée à Québec, a importé du vin de Tarragone pour la maison et celle du chapelain, le révérend M. Audette, remarquable homme de science. On en goûta, et de suite le Tarragone acquit une grande popularité. Cependant, on n'en a pas importé autant que veulent bien le dire les documents officiels, car de suite est arrivée cette lèpre commerciale, la contrefaçon ; favorisée qu'elle a été par un système défectueux de marques de commerce (*trade marks*), elle a eu jusqu'ici ses coudées franches. Mais j'en ai dit suffisamment pour les fins de ma démonstration, pour prouver qu'il y a des bénéfices considérables à réaliser, entre autres choses, dans le commerce bien entendu de la mélasse et des vins d'Espagne avec le Canada.

En considérant la question de l'échange de produits entre le Canada, la France et l'Espagne, quiconque ne serait pas au courant de la situation, serait porté à croire que, pour tous les avantages offerts par le Canada, les autres parties contractantes d'un traité n'auraient rien autre chose à offrir comme équivalent, que leurs vins à bon marché. Mais arrivons au fait ! Je ne

parlerai pas de la France ; car elle a pour sa cause des avocats de grande sagesse et de forte éloquence, (mon très cher ami, M. Albert Lefaivre, consul de France, à Québec, par exemple), qui n'ont pas besoin de mes secours. Les intérêts du Canada et de l'Espagne, voilà qui est particulièrement de mon domaine. En parcourant la liste des produits de l'Espagne, je découvre une foule d'articles d'un usage si général et si considérable, qu'ici même au Canada, il n'est pas de table dans un intérieur domestique, soit chez le plus noble seigneur, soit chez le plus modeste plébéien, qui ne soit complètement garnie sans les produits d'Espagne, péninsulaires ou insulaires. Le noble lord peut-il vraiment se dispenser de son sherry, de ses amandes, de ses raisins ? L'artisan peut-il se passer de sucre ou de sirop ?

Les fruits mêmes ! je les mentionnerai, et à ce sujet je citerai un fait arrivé à ma connaissance. Lors d'un de mes voyages en Amérique, en venant de Gibraltar à New-York, dans le steamer à bord duquel j'étais passager, il y avait une cargaison de fruits, oranges, citrons, etc. Eh bien ! avant même que le steamer fût accosté au quai, la cargaison entière de fruits, la seule qui existât à bord, était vendue à un bénéfice de $30,000 pour l'acheteur, outre le gros bénéfice réalisé par l'exportateur.

En embrassant l'ensemble de la question, du moment que le Canada désire protéger quelques-uns de ses produits, ce pays doit être animé d'un esprit de justice envers une nation qui, comme celle de l'Espagne, est si bien disposée à nouer des relations commerciales intimes avec lui. Il est aussi absolument juste et raisonnable que le Canada cherche à trouver un marché pour ses produits, et en même temps que ses législateurs travaillent de toute leur énergie dans ce sens.

A ce sujet, on affirme que le député de Victoria, Nouvelle-Ecosse, au parlement du Canada, qui est opposé

au ministère actuel, a eu des promesses du gouvernement d'Ottawa qu'il serait imposé un tarif de 75 cents par tonneau sur le charbon et de 50 cents par baril sur la farine. A ceci on n'a rien à dire. La farine est un article dont Cuba et les autres Indes Occidentales, par exemple, ont toujours besoin, et quant au Canada lui-même, toute législation qui en encouragera la production, est louable. Car ce pays, bien que ses immenses prairies soient couvertes de neige pendant plusieurs mois de l'année, est doué d'une végétation si rapide dans les mois d'été, qu'il peut produire du blé en quantités illimitées.

Quant au charbon, l'on verra par les données ci-dessous qu'il est du plus haut intérêt pour le Canada de veiller à l'exploitation d'un minérai qui promet tant de richesses.

Commerce de charbon et de fer de la Nouvelle-Ecosse.

Les statistiques et les faits suivants sur le commerce de charbon et de fer de la Nouvelle-Ecosse, dues à Mr. Geo. H. Dobson, délégué du Bureau de commerce du Cap Breton à la Chambre de Communes de la Puissance, seront lus avec beaucoup d'intérêt et fourniront de précieux renseignements sur l'état actuel de ces ressources, et sur la nécessité de les développer davantage par une politique nationale, de manière à les rétablir non seulement dans leur condition prospère d'autrefois, mais encore de les faire parvenir à un haut degré de prospérité; ce qui constituerait une source incalculable de profits pour la province de la Nouvelle-Ecosse elle-même, ainsi que pour toute la Puissance.

Les mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse ont produit, en 1878, 700,000 tonneaux de charbon, ce qui accuse une diminution de 6 pour cent sur le produit de l'année 1877 et de plus de 30 pour cent sur celui de 1873. L'exportation de charbon aux Etats-Unis en 1873 s'est

élevée à 264,760 tonneaux, et a subi une diminution de 100,000 tonneaux en 1878, tandis que l'importation canadienne de charbon des Etats-Unis s'est élevée, de 600,000 tonneaux qu'elle était en 1873, à 900,000 tonneaux en 1878.

Le produit des mines de charbon de la Puissance a diminué de 25 pour cent durant les cinq dernières années. Le commerce de charbon avec l'Angleterre a augmenté de 10 pour cent, et le commerce américain, de 5 pour cent.

L'état de l'exploitation des mines de charbon est tel que, sans une loi qui la protége, le nombre de mines qui ont été forcées de suspendre leurs opérations, augmentera davantage, et grossira le nombre d'ouvriers laissés sans emploi.

Il y avait 30 mines de charbon en opération dans la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton en 1873, et 20 seulement en 1878. Le produit des mines de charbon fut de 1,041,467 tonneaux en 1873 ; ces mines employaient environ 5,000 ouvriers, et donnaient 995,157 journées de travail avec une paie mensuelle de $120,000. Le transport du charbon employait 3,500 navires, montés par 23,000 marins. Près de 20,000 personnes se sont établies dans les différentes localités minières ; mais la dépression du commerce a réduit le nombre de jours de travail manuel de la moitié de ce qu'ils étaient en 1873. Le développement de ces mines de charbon est de la plus grande importance pour le commerce de la Puissance, et les producteurs des provinces supérieures sont aussi intéressés dans cette cause que ceux d'aucune autre partie du pays. Avec une politique nationale qui développera les industries canadiennes et avec la population actuelle, on peut estimer à 4,000,000 de tonneaux la consommation du charbon dans toute la Puissance.

On importe annuellement au Canada 275,000 tonneaux de fer en gueuses. Pour manufacturer ce fer, il

faudrait 12,000 hommes, et 20,000 ouvriers dans les mines pour fournir le charbon nécessaire. Ainsi, en protégeant ces deux industries, on offre du travail à 32,000 ouvriers, représentant une population de 119,000 âmes. Le transport de ce charbon et de ce fer doublerait le fret dans les ports et sur les chemins de fer canadiens, fournirait du roulant sur les grandes routes, réduirait les prix de transport sur le Saint-Laurent, et mettrait le pays en position de lutter pour le commerce des Indes occidentales et du Nord-Ouest, commerce qui cherche aujourd'hui d'autres voies pour se rendre à l'océan.

Les chiffres suivants indiquent le produit des mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse, durant les neuf mois expirés au 30 septembre, 1878 :—

Taggius mines	8,786	Tonneaux.
Spring Hill	68,560	"
Albion	115,163	"
Intercolonial	37,738	"
Nova-Scotia	5,160	"
Vale	36,784	"
Black House	5[illegible]37	"
Caledonia	14,792	"
Collins	22,880	"
Glace Bay	14,700	"
Gourie	26,101	"
Internationale	12,703	"
Lingan	12,186	"
Ontario	16,020	"
Reserve	4,071	"
Sydney	96,478	"
Victoria	1,071	"
Scotia	659	"
Broad Cove	588	"
New Campbelltown	538	"
Total	530,772	Tonneaux.

Cette diminution dans le produit des mines de charbon n'aurait nulle raison d'être ; si l'on adoptait un système raisonnable d'échange entre l'Espagne et le Canada, le produit des mines de charbon, au lieu de diminuer, serait dans un état prospère et florissant. Car, comme on pourra le voir, par le tarif et les droits de tonnage suivants, les provinces ultra-maritimes espagnoles offrent des avantages particuliers à cette branche d'industrie.

Un des tarifs espagnols impose un droit de 50 centins par tonneau sur le charbon, mais quand un navire entre dans un port des Indes occidentales avec une cargaison, égale au tonnage du vaisseau, ce navire ne paie aucun droit de tonnage ; et dans le cas où il se trouve du charbon à bord, il ne paie qu'environ la moitié de ce qui est imposé sur une cargaison d'autres marchandises. Et comme cela, le Canada peut se considérer à ce sujet au rang de la nation la plus favorisée.

Le terme diplomatique de la " clause de la nation la plus favorisée " est assez généralement compris ; cependant, comme il y a des personnes qui ont paru éprouver quelques doutes sur sa véritable signification, je crois utile de dire ce qu'on entend par là, et j'en profiterai pour citer ce qu'en dit un article du *Globe*, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, article de publication récente. Parlant du droit français sur les navires, l'auteur de l'article dit : " Le droit peu élevé imposé sur les navires, fut le résultat d'un traité non avec l'Angleterre, mais avec l'Autriche. Ce traité, néanmoins, fut *dénoncé*, suivant le langage diplomatique, en même temps que tous les autres traités commerciaux existant entre la France et les autres pays de l'Europe, et conséquemment ses clauses devinrent lettre morte pour toutes les nations, du moment que les navires d'autres pays étaient admis moyennant le droit peu élevé convenu avec l'Autriche. Si nous comprenons la question correctement, voilà comme elle se trouve. Toute nation avec

laquelle la France, par exemple, fait un traité de commerce, a le bénéfice de cette clause (pourvu qu'elle soit inclue dans chaque traité), de sorte que celle-ci octroie la jouissance de droits moins élevés, accordés déjà à une autre nation ; c'est-à-dire que toute nation avec laquelle la France ou n'importe quel autre pays fait un traité de commerce, a le bénéfice de cette clause, pourvu qu'elle soit inclue dans chaque traité. "Nous observons que les journaux anglais parlent de l'abolition générale des droits les moins élevés imposés sur les navires en France, comme étant la conséquence de la *dénonciation* non du tarif anglais, mais bien du tarif autrichien. Comme nous l'avons expliqué, la *dénonciation* pour l'Autriche comporte avec elle les mêmes conséquences pour tous les autres pays qui jouissent de la clause en question."

Si on me permet d'exprimer une opinion personnelle en autant qu'il s'agit de la clause de la nation la plus favorisée, je dirai ceci : Dans la rédaction des traités de commerce, je ne voudrais moi-même ni demander ni accorder une pareille clause pour les raisons suivantes : Cette clause constitue un privilége et le sens de l'expression elle-même veut dire (*privilegium ; privus, lex, legis*), une loi décrétée pour un certain avantage dans un cas particulier. Dans un traité conclu entre deux nations, il peut exister pour l'une et l'autre de pareils priviléges ; mais du moment que d'autres nations ont le bénéfice de ces priviléges, que résulte-t-il alors ? C'est que la nation qui accorde ces priviléges, se lie elle-même les mains, pour ainsi dire. Si elle désire législater dans un sens ou dans un autre, les nations favorisées viendront les unes après les autres faire des réclamations, comme cela s'est vu en France même, dernièrement, ces traités finissent inévitablement par être "dénoncés". Cependant, comme je l'ai déjà dit, ce n'est là qu'une

opinion personnelle que j'exprime, et que j'aurais peut-être pu me dispenser de faire connaître.

Je rappellerai à propos de l'admission des navires étrangers dans les ports espagnols, que les droits d'entrée imposés sur ces navires par l'Espagne sont les mêmes pour tous les pays; que l'Espagne n'a pas établi de droits plus élevés sur les navires canadiens que sur ceux d'autres pays, et que dans ce cas, comme dans tous les autres, le Canada a toujours joui *de facto* en Espagne des avantages de la nation la plus favorisée.

Dans une page précédente, j'ai cité un fait arrivé à un canadien en Angleterre. Ce fait prouve suffisamment qu'au Canada on fabrique d'excellents fromages qui ne manqueraient pas d'être bienvenus spécialement à Cuba et Porto-Rico, comme ils le sont en Angleterre et ailleurs, sous un nom de contrebande, et dont la fabrication sera certainement avant longtemps une source assez importante de revenu pour le Canada. Puisque j'ai abordé ce sujet, je dirai que, il y a douze ou quatorze ans, alors que je me trouvais consul d'Espagne à Philadelphie, je remarquai que les exportations à Cuba et Porto-Rico de beurre, fromage, saindoux et autres articles analogues (que l'on fabrique si bons et à si bon marché au Canada), étaient immenses, et que la valeur de ces exportations se calculait par millions de piastres. Le beurre surtout forme un article d'exportation énorme aux Antilles. Ainsi, je me rappelle qu'à Cuba, il est arrivé quelquefois qu'on a manqué de beurre deux ou trois jours durant, parce qu'un bateau qui devait apporter une cargaison de beurre américain était en retard. Il est surprenant que le Canada *qui exporte de grandes quantités de beurre et de fromage aux Etats-Unis*, n'en exporte pas pour le moins autant à Cuba et Porto-Rico, où il pourrait le vendre à très-bon marché, tout en réalisant un bon bénéfice, comme on

va le voir par des statistiques et renseignements que je vais donner ci-dessous, renseignements et statistiques qui ont été extraits d'un des journaux du Canada.

" Voici un tableau de la quantité et de la valeur des exportations de beurre et de fromage de la Puissance depuis 1869 :

Année fiscale finissant 30 juin.	BEURRE.		FROMAGE.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
	lbs.	$	lbs.	$
1869.....	10,853,268	2,343,270	4,503,370	549,971
1870.....	12,259,887	2,353,570	5,827,782	674,486
1871.....	15,439,266	3,065,229	8,271,439	1,109,906
1872.....	19,068,348	3,612,679	16,424,025	1,840,284
1873.....	15,208,633	2,808,979	19,483,211	2,280,412
1874.....	12,233,046	2,620,305	24,050,982	3,523,201
1875.....	9,268,044	2,337,324	32,342,030	3,886,226
1876.....	12,392,367	2,579,431	35,024,090	3,751,268
1877.....	15,479,550	3,224,981	37,700,921	3,897,968
1878.....	13,504,117	2,474,197	39,371,189	4,121,301

" Du total des exportations de beurre l'année dernière 13,006,626 livres ont été produites par le Canada ; il y en a eu 11,401,165 livres d'exportées en Angleterre et 799,062 livres aux Etats-Unis ; de la somme totale des exportations de fromage, 38,054,294 livres ont été produites au Canada ; la Grande Bretagne en a eu 37,648,003 livres, et les Etats-Unis 1,641,448. L'exportation de chaque province a été comme suit, en 1877-78 : Ontario, 2,518,147 livres de beurre et 13,612,051 livres de fromage ; Québec, 10,278,994 livres de beurre et 25,745,340 livres de fromage ; Nouvelle-Ecosse, 688,829 livres de

beurre. Cependant, on ne fait que peu de fromage dans la province de Québec, et si l'exportation faite par cette province paraît considérable, c'est parceque la plus grande partie du fromage d'Ontario est embarquée à Montréal. On peut en dire autant du beurre, mais pas dans la même proportion."

"C'est un fait notable que l'exportation du fromage d'Ontario, *viâ* Suspension Bridge et New-York, a augmenté rapidement depuis quelques années au détriment du commerce par le Saint-Laurent. On en a exporté, *viâ* New-York en Angleterre, 3,196,653 livres en 1875, 4,655,220 lbs en 1876, et 11,977,735 lbs en 1878. Cette augmentation très considérable doit être attribuée à la réduction des prix de fret par les chemins de fer, réduction qui existe depuis cinq ans, et qui met New-York plus en état de rivaliser avec Montréal comme port d'exportation des produits de la province d'Ontario."

"Ce qu'il y a de plus saillant dans l'état des exportations, c'est le grand développement des fromageries mécaniques. Jusqu'en 1871, on s'était peu occupé de la question; mais à cette époque l'établissement des fromageries prit de grandes proportions, et ces manufactures reçurent l'encouragement et l'appui des cultivateurs. Leur principal mérite consistait à réduire la main-d'œuvre et à diminuer le coût de production. Les cultivateurs comprirent bientôt qu'en s'associant pour ériger une fromagerie à laquelle ils pourraient envoyer tout le lait de leurs fermes, ils s'épargneraient beaucoup de temps et de travail qu'ils pourraient appliquer à d'autres objets. Dans presque toutes les parties d'Ontario, des fromageries sont en opération, et l'intérêt toujours croissant que l'on porte à la production du fromage, assure l'avenir de cette industrie si importante aujourd'hui. La valeur moyenne du fromage exporté en 1877-78 a été de $10.46 centins par cent livres,

contre $10.34 centins en 1876-77, et la valeur moyenne du beurre exporté a été de $18.32 centins par cent livres l'année dernière, contre $20.84 centins par cent livres dans l'année précédente."

"A l'assemblée annuelle de l'Association des laitiers de l'Ouest (*Western Dairymens Association*) qui a eu lieu il y a quelques jours à Ingersoll, le professeur Bell a insisté sur l'importance de l'établissement d'un système pour la manufacture du beurre, semblable à celui qui existe déjà pour le fromage. Le grand mérite de la mécanique appliquée à la fabrication du beurre serait que, tout en acquérant un degré assez élevé de bonté, les produits se feraient remarquer par une supériorité uniforme que l'on ne pourrait atteindre autrement, et c'est précisément cette uniformité qui tend à établir une réputation nationale. Au moyen de ces établissements, non seulement on fabriquerait une quantité plus considérable de beurre, mais on en sauverait beaucoup qui est fabriqué aujourd'hui par les cultivateurs et qui est perdu à cause de sa qualité inférieure."

"A ce sujet, on doit aussi mentionner le commerce des œufs du Canada à l'étranger."

"Le tableau suivant donne la quantité qu'on en a exportée du Canada depuis 1869 et leur valeur :

	Douzaines.	Valeur.
1869	1,539,411	$188,249
1870	2,460,687	314,812
1871	3,312,145	424,033
1872	3,724,977	454,511
1873	3,793,781	509,447
1874	4,4[illegible]534	587,599
1875	3,5[illegible],068	434,273
1876	3,880,813	508,425
1877	5,025,953	534,891
1878	5,268,170	647,144"

" Des œufs exportés en 1878, 5,157,792 de douzaines furent envoyées aux Etats-Unis. "

" La valeur totale des exportations de fromage, de beurre et d'œufs du Canada pour l'année fiscale 1878 a été de $7,242,642 ; de $7,657,846 en 1877 ; de $6,839,-124 en 1876 ; de $6,657,823 en 1875, et de $6,731,105 en 1874. Les quantités exportées en 1878 ont été de beaucoup plus considérables qu'en aucune autre année, et même il y a eu baisse dans les prix."

Le gouvernement d'Espagne, animé du plus ardent désir d'ouvrir des relations commerciales avec tous les pays étrangers, adressa aux membres de son corps consulaire, un des documents les plus important qui soit jamais sorti du département du commerce et des consulats espagnols. Dans ce document, après avoir décrit d'une maniere brillante et approfondie cette branche du service, il est dit expressément qu'un des principaux devoirs des officiers consulaires était de fournir des rapports des divers pays dans lesquels ils seraient placés, concernant le developpement du commerce et l'augmentation des richesses publiques de la nation qu'ils représentent. Pour les guider dans leur compilation, messieurs les agents consulaire étaient de plus informés que LES PRINCIPAUX ARTICLES D'EXPORTATION DES PROVINCES DE L'ESPAGNE PÉNINSULAIRE ET DES ÎLES BALEARES ET CANARIES SONT LES MINÉRAUX EN GÉNÉRAL, LES PRODUITS AGRICOLES, TELS QUE : LE VIN, L'HUILE, LES FRUITS, LA COCHENILLE, ETC.

SES PRINCIPAUX ARTICLES D'IMPORTATION SONT : LE FER EN GUEUSE, LES OUTILS, LES MACHINES, LES PLANTES TEXTILES POUR LES MANUFACTURES, LE LIN FILÉ, LES TISSUS, LES DROGUES, LES PRODUITS CHIMIQUES, LES EFFETS DE MERCERIE ET DE QUINCAILLERIE.

Quant aux provinces espagnoles d'outre mer les articles d'exportation et d'importation sont, par exemple : du Canada, le bétail et ses produits, y compris le fromage,

le beurre, le lait, etc.; les douves, les machines, et autres articles dont l'énumération serait trop longue; tandis que Cuba et Porto-Rico avec leurs produits indigènes, tels que : le sucre, la mélasse et les tabacs fins, le café supérieur, etc., sont en mesure de faire un grand commerce d'échange avec le Canada, commerce éminemment propre à augmenter la richesse de la puissance.

J'ai extrait les articles suivants du tarif de l'Espagne, pour montrer quels droits les produits du Canada y paient, et je n'hésite pas à dire qu'ils justifieront tout ce que j'ai dit jusqu'ici, sur les bonnes dispositions que l'Espagne a toujours montrées et qu'elle est encore disposée à mettre en œuvre pour tout ce qui concerne l'introduction légitime des effets des pays étrangers. A l'appui de ce que j'avance, une revue commerciale bien accréditée dit que les produits du Canada sont admis dans les colonies espagnoles des Indes Occidentales, sans droits différentiels spéciaux. Je puis ajouter qu'il en est ainsi dans la péninsule espagnole elle-même. L'opinion publique dans toute l'étendue du royaume d'Espagne, s'exprime dans ce sens, ET JE PARLE DE L'ESPAGNE TELLE QU'ELLE EST AUJOURD'HUI CONSTITUÉE.

Plusieurs personnes, en parlant de l'Espagne européenne, l'appellent la mère-patrie ; ce qui accuse un oubli de l'histoire contemporaine. Il n'y a plus de mère-patrie, si ce n'est quand il s'agit d'une question d'époque ou d'origine. Les traits caractéristiques d'une législation *inter-impériale* apparaissent les uns après les autres ; et l'on peut dire que l'Espagne se compose aujourd'hui de provinces péninsulaires et insulaires. Porto-Rico jouit depuis quelques années de tous les priviléges d'une province sœur, et Cuba, après ses élections municipales et locales, se choisit maintenant des représentants dans les Cortès espagnoles. Ces provinces ont une égale influence dans

l'administration des affaires de toute la nation. Ceux qui ne connaissent pas ces faits, tirent naturellement de fausses conclusions en parlant des relations commerciales entre le Canada, l'Espagne et les provinces espagnoles d'outremer. Ces personnes sont portées à croire qu'il y a chaque fois en jeu des intérêts différents; tandis qu'en vérité, il n'est pas plus possible de conclure un traité de commerce avec les provinces espagnoles des Indes occidentales, sans y inclure l'Espagne européenne ou péninsulaire, qu'il ne serait possible d'en faire un avec le Canada en mettant de côté toutes les provinces, à l'exception d'Ontario et Québec.

Si une fâcheuse circonstance n'eût pas empêché le très digne Sir A. T. Galt de venir me voir, avant de partir pour l'Europe, comme c'était convenu, il m'aurait été facile de lui expliquer clairement tous ces points, à sa grande satisfaction.

Voici les extraits mentionnés au troisième alinéa ci-dessus, du tarif de l'Espagne sur les produits du Canada :

	Pesetas. *	Taxe de la guerre.
Vaisseaux de bois, depuis 107 tonneaux en montant	35.37	8.00 p. ton.
Vaisseaux de fer, de tout tonnage	35.37	4.17 p. ton.
Poisson.		
Morue verte et sèche, par 100 kil. (200 lbs)	17.50	0.60
Poisson frais ou avec le sel indispensable à sa conservation, par 100 kilog	1.50	0.60
Poisson salé, fumé et mariné, par 100 kilog	12.00	2.40
Coquillage, (huitres, moules, etc.)	3.00	1.20

* Comme je l'ai déjà dit, la peseta vaut un cinquième de piastre.

	Pesetas.	Taxe de la guerre.
Charbon.		
Charbon minéral et coke, par ton.	2.50	
Charbon, bois et autres combustibles végétaux, par ton.....	0.50	0.50
Bois.		
Douves, par mille.....	15.00	5.00
Planches, madriers, poutres, billots, bois rond, etc., pour la construction des navires, par mètre cube.....	2.75	0.55
Bois scié pour ébénisterie, par 100 kilog.....	0.55	
Pipes faites ou non, par 100 kilog..	10.00	
Fer, instruments d'agriculture et autres, machines, etc.		
Fer en gueuse et vieux fer, par 100 kilog.....	2.50	0.37
Fer fondu en tuyaux de toute sorte, par 100 kilog.....	4.70	0.66
Fer manufacturé ordinaire par 100 kilog.....	7.50	1.00
Fer en fil, par 100 kilog.....	8.00	1.80
« en clous, vis, tire-fonds quand même ils auraient la tête de laiton, par 100 kilog.....	20.00	2.40
« en tubes, par 100 kilog.....	13.00	1.60
« de manufacture ordinaire, même ayant un bain de plomb, d'étain ou de zinc, ou qu'il soit peint ou verni et couvert d'une plaque de laiton, par 100 kilog.....	24.00	3.20

	Pesetas.	Taxe de la guerre.
Le fer et l'acier en pièces inutilisées, inclus les vieux rails, par 100 kil.	5.00	0.60
Fer en main d'œuvre soignée, poli, avec bain de porcelaine, orné d'autres métaux, par 100 kilog...	17.50	2.20
Outils, par 100 kilog.....	24.00	3.20
Instruments d'agriculture, par 100 kilog.....	1.00	0.30
Machines employées comme force motrice, par 100 kilog.....	2.50	
Machines employées pour toute espèce d'industrie, et pièces séparées d'icelles, par 100 kilog.....	9.00	1.50
Le fer et l'acier en rails de chemin de fer, par 100 kilog.....	17.50	1.00
Le fer et l'acier en barres, par 100 kilog.....	8.00	1.00
Le fer et l'acier en barres de six millimètres de grosseur et d'équerres, par 100 kilog.....	9.00	1.08
Le fer et l'acier en lingots de n'importe quelle figure, en plaques jusqu'à six millimètres de grosseur, des essieux, moyeux, ressorts de voitures etc., etc., par 100 kilog.....	13.00	1.40
Fer blanc, par 100 kilog.....	20.00	3.20
Fer blanc ouvré, par 100 kilog.....	62.50	8.30
Aiguilles, plumes, pièces d'horlogerie et autres objets analogues de fer et d'acier, par kilog.....	8.00	0.80
Couteaux, haches, rasoirs et canifs, par kilog.....	1.00	0.30
Ciseaux de tailleurs, par kilog.....	2.25	0.60

	Pesetas.	Taxe de la guerre.
Armes blanches et lames, par kilog.....	2.00	0.50
Armes à feu, les canons et les pièces d'armes à feu, par kilog.....	5.00	1.00

Drogues, produits chimiques, etc.

Huile de graine du cotonnier, cocotier, palmier, graines de semence, par 100 kilog.	8.00	25

Coton.

Coton brut, par 100 kilog.....	1.50	
Fil de 1 ou 2 brins, gris, blanc ou teint, depuis le No. 35, par kilog.....	1.25	0.12
« de 36 en montant, par kilog.....	1.75	0.18
« 3 brins ou plus, idem	2.50	0.30

Tissus.

Coton, 25 brins, par kilog.....	3.00
« 26 « « «	2.70
« indienne 25 brins, par kilog.....	4.00
« « 26 « « «	3.70
« fin, tel que, mousseline et batiste, etc., par kilog.....	3.00
« ouatés et piqués, par kilog.....	4.[illegible]
Peluche et autres étoffes employées dans la confection des vêtements, par kilog.....	3.50
Tulles, par kilog.....	5.00

	Pesetas.	Taxe de la guerre.
Laine.		
Laine brute et rebuts, par 100 kilog...	28.00	6.00
Laine de toute autre espèce, commune et pour être filée, par 100 kilog.....	12.50	2.50
Laine peignée et préparée pour être filée, et laine cardée, par 100 kilog..	33.00	5.50
Fil commun, par kilog.....	1.85	0.32
Fil blanchi, par kilog.....	2.60	0.48
Fil teint, par kilog.....	3.00	0.56
Tapis, par 100 kilog.....	175	
Feutre, par kilog.....	0 75	0.13
Couvertures, par kilog.....	2 25	
Drap et tout autre tissu de laine fine ou de coton mêlé, par kilog.....	8.00	
Dentelle, par kilog.....	4.00	
Drap de poil de chèvre ou de rebut de laine, pelleteries, astracan, feutre ou autres articles semblables, par kilog..	1.60	
Tissu de crin, par kilog.....	2.50	

Le droit que j'ai appelé ci-dessus *taxe de la guerre*, est un impôt douanier qui fut créé comme mesure budgétaire extraordinaire, en temps de guerre et dans des circonstances éventuelles.

Dans le prochain mémoire, je donnerai des renseignements plus complets sur les tarifs des douanes espagnoles et canadiennes.

Il est à observer que les deux pays, l'Espagne et la puissance du Canada, produisent des minerais. C'est pourquoi, je crois inutile d'entrer en considération d'une branche de commerce qui ne peut pas exister entre les deux contrées. Néanmoins, je pense devoir signaler à titre d'information les chiffres suivants :

EXPORTATION DE MINERAIS DU CANADA, 1876-77.

ARTICLES.	Effets de provenance canadienne.		Effets n'étant pas de provenance canadienne.		Total exportations, produits canadiens et étrangers.	
	Quantité	Valeur.	Quantité	Valeur.	Quantité	Valeur.
		$		$		$
Or, quartz aurifère, poussière, pépites.	.....	1,189,075	.....	.....	.....	1,189,075
Gypse cru.....ton.	101,376	96,175	.....	.....	101,376	96,175
Manganèse.....ton.	720	13,568	.....	.....	720	13,568
Huile minérale ou terreuse, crue..gal.	152	13	.....	.....	152	13
do raffinée....gal.	3,925,987	900,529	3,232	1,256	3,929,219	901,785
Mineral de cuivre rouge.....ton.	1,313	264,442	.....	.....	1,313	264,442
do de fer .... ton.	7,755	14,854	.....	.....	7,755	14,854
do de plomb..ton.	7	50	.....	.....	7	50
do d'argent...ton.	190	122,695	.....	.....	190	122,695
do d'ardoise..ton.	335	5,227	.....	.....	335	5,227
Pierre brute et autres articles.....	.....	99,389	.....	.....	.....	99,389

Quant à l'importation durant la même année, elle s'est élevée au chiffre modeste de 37 tonneaux en comptant les minerais des métaux de toutes sortes, ce qui représentait une valeur de $1,159.

Ici, je termine le mémoire II, en me proposant de mettre le point final à mes notes par un troisième travail analogue dans lequel je tâcherai de compléter, autant qu'il me sera possible, les statistiques et renseignements que j'ai donnés sur la question que je traite

CANADA, février 1879.

APPENDICE.

Pour compléter les renseignements publiés dans le mémoire I, appendice A, je donne l'extrait suivant :

C

" Nous avons déjà attiré l'attention publique sur l'évaluation au-dessous de la valeur à laquelle on soumettait le sucre. Nous nous proposons maintenant de faire voir les pertes causées au revenu de la Puissance par l'application erronée du tarif. Ce qui nous reste à établir, c'est la valeur exacte du sucre pendant l'année que nous nous proposons d'examiner, pour pouvoir apprécier jusqu'à quel point les intentions de ceux qui ont préparé le tarif, ont été suivies.

Dans le rapport officiel du bureau des statistiques, le prix moyen du sucre brut, dans l'endroit où il doit être expédié, en or, et basé sur le prix courant, durant l'année fiscale 1876-77, est établi comme suit :

		c.
Sucre, de No. 1 à 7, D. S. en couleur, par lb...		3.50
de 7 à 10,	" ...	4.50
de 10 à 13,	" ...	4.75
Prix moyen des sucres de qualité inférieure.....		4.25

Tandis que, d'après les rapports des importateurs de New-York, le prix moyen était :

Sucre, de No. 1 jusqu'à No. 7.....	3.25
de 7 à 10	3.75
de 10 à 13.....	4.15
Prix moyen des sucres de qualité inférieure.....	3.66

Connaissant le fait que, dans certains pays, les officiers de

la douane sont portés à exagérer la valeur des marchandises, nous avons pris pour base l'évaluation des importateurs, et nous démontrons que partout le No. 13 D. S. (ou 90 pour cent de matière saccharine) a servi de base à l'imposition des droits, et qu'au Canada le sucre qui coûte plus de 4 centins par livre, et qui est, par conséquent, au-dessus du No. 13, devait payer 50 pour cent de sa valeur; celui au-dessous de 13 jusqu'au No. 9, 45 pour cent, et celui au-dessous de 9, 40 pour cent.

La conséquence est donc, que le moyen de s'assurer de la distribution exacte du tarif, est de trouver la proportion qui existe entre la valeur et le droit imposé dans chaque classe du tarif. Les variations entre chaque province sont peu sensibles, et le percentage du droit de douane par rapport à la valeur devrait être le même, à peu d'exceptions près, si la distribution est bien faite.

—

TABLEAU de la proportion entre la valeur et le droit perçu dans chaque province sur chaque classification:

SUCRE AUDESSUS DU No. 13.

Provinces.	Valeur entrée.	Droit.	Proportion du droit à la valeur.
Ontario	$2,476,712	$1,059,049.39	42.80 p. c.
Québec.....	1,473,876	636,041.65	43.15
Nouvelle-Ecosse.	325,244	146,053.73	44.90
Nouveau-Brunswick..	292,893	125,663.79	42.90
Ile du P. Edouard.....	52,263	23,649.47	45.25
Manitoba	46,239	16,214.98	40.29
Colombie Anglaise....	102,770	40,881.22	39.77

SUCRE DEPUIS No. 13 A No. 9 INCLUSIVEMENT.

Ontario	$225,820	$94,903.71	42.03 p. c.
Québec.....	104,940	45,181.87	43.05
Nouvelle-Ecosse.....	18,936	7,837.65	41.39
Nouveau-Brunswick..	2,789	1,102.83	39.57
Ile du P Edouard....	2,492	1,053.81	42.69
Manitoba.....	116	50.96	43.90
Colombie Anglaise....	7,880	3,307.41	42.

SUCRE AU-DESSOUS DU No. 9.

Provinces.	Valeur entrée.	Droit.	Proportion du droit à la valeur.
Ontario	$ 2,926	$1,099.39	37.59 p. c.
Québec.....	17,152	6,330.70	36.90
Nouvelle-Ecosse.....	608	200.45	32.87
Nouveau-Brunswick..	56	22.88	40.
Autres provinces.....	Rien.		

Sur le sucre au-dessus du No. 13, la proportion du droit à la valeur, dans toutes les provinces, varie de 39.77 à 45.25 par cent. Sur le sucre depuis le No. 9 au No. 13, inclusivement, la variation est de 39.57 à 43.90 par cent, et sur le sucre au-dessous du No. 9, de 32.87 à 40 par cent.

PROPORTION du droit à la valeur de toutes les espèces de sucre importées dans la Puissance :

D. S.	Valeur.	Droit perçu.	Proportion du droit à la valeur.
Au-dessus du No. 13.....	$4,763,997	$2,047.554	42 98 p. c.
Du No. 9 à 13.....	362,973	153,438	42.27
Au-dessous du No. 9....	20,742	7,653	36.90
		$2,208,645	

Si l'intention de ceux qui ont fait le tarif eût été exécutée et que la proportion du droit à la valeur eût été imposée suivant l'intention des législateurs, le montant des droits perçus se serait élevé à un chiffre beaucoup plus haut, comme suit :

D. S.	Valeur.	Proportion du droit à la valeur.	Droit.
Au-dessus du No. 13....	$4,763,997	50 p. c.	$2,381,998
No. 9 à No. 13.....	362,973	45	163,338
Au-dessous du No. 9....	20,742	40	8,296
Montant total des droits sur le sucre			$2,553,632

Différence, $344,987 sur l'application erronée du tarif; mettant de côté la perte occasionnée par l'évaluation au-dessous

de la valeur, qu'il est plus facile d'apprécier que de calculer exactement."

(*The Journal of Commerce*, Montréal, 7 février 1879.)

Le même journal, en date du 17 janvier dernier, sur la question du changement du tarif sur le sucre, parle à peu près en ce sens : Dans le congrès, à Washington, au comité des voies et moyens, on a décidé la question du tarif sur le sucre en autant qu'elle se rapporte à ce comité. Ils ont rejeté le polariscope, adopté l'échelle hollandaise de pureté, et fixé le TARIF suivant :

Sucre jusqu'au No. 13	0.02\frac{40}{100}$,	par livre.
De No. 13 à 16	0.02$\frac{70}{100}$,	"
Au-dessus de No. 16	0.04	"

Ce nouveau tarif est une espèce d'arrangement et par conséquent, il ne satisfait personne. On s'attend à ce que le *bill* rencontre beaucoup d'opposition au congrès des Etats-Unis, bien qu'il soit favorable à la production du sucre à la Louisiane.

Le Canada, comme on le voit, suit leurs procédés avec beaucoup d'intérêt, en vue de la politique qu'il doit suivre lui-même sur cette question.

REMARQUE.

—

Dans ces mémoires imprimés à la hâte et à peine revus, plusieurs expressions ou tournures de phrase ne sont pas littéraires. Je suis obligé de conserver quelques anglicismes désignant au Canada (que cet ouvrage intéresse aussi) des articles de commerce, comme par exemple : *la fleur* pour *la farine*. C'est un travail d'utilité pratique et accessible à toutes les classes commerçantes que j'ai fait et non une œuvre littéraire, ainsi que je l'ai dit au commencement de ce second mémoire.